

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

DES
RESTRICTIONS LÉGALES

A LA RESPONSABILITÉ
DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

A RAISON DES ACTES ET DES FAITS
DU CAPITAINE ET DES GENS DE L'ÉQUIPAGE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Sciences juridiques

Présentée et soutenue le jeudi 3 juillet 1919, à 1 h. 30

PAR

M.-D. PRODROMIDÈS

Président : M. LYON-CAEN, Professeur

*Suffragants : { MM. PERCEROU, Professeur
RIPERT, Professeur.*

PARIS

JOUVE & C^{ie}, ÉDITEURS

15, RUE RACINE, VI^e

1919

THÈSE
POUR
LE DOCTORAT

FACULTÉ DE DROIT DE L'UNIVERSITÉ DE PARIS

DES
RESTRICTIONS LÉGALES
A LA RESPONSABILITÉ
DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

A RAISON DES ACTES ET DES FAITS
DU CAPITAINE ET DES GENS DE L'ÉQUIPAGE

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Sciences juridiques

Présentée et soutenue le jeudi 3 juillet 1919, à 1 h. 30

PAR

M.-D. PRODROMIDÈS

Président : M. LYON-CAEN, Professeur

*Suffragants : MM. PERCEROU, Professeur
RIPERT, Professeur.*

PARIS
JOUVE & C^{ie}, ÉDITEURS

15, RUE RACINE, VI^e

1919



La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses : ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

A MON VÉNÉRÉ MAÎTRE

M. CHARLES LYON-CAEN

Membre de l'Institut
Doyen honoraire de la Faculté de droit de Paris

*Hommage de reconnaissance
et de respect.*

M. P.

M.-D. Prodromidès

BIBLIOGRAPHIE (1)

ABBOTT's (Lord Tenterden). — A treatise on the law relative to merchant ships and seamen, 13^e édit., 1892.

ABRAM. — L'affrètement qui a choisi le capitaine est-il responsable des engagements et des fautes du capitaine en vertu de l'article 1384 du Code civil? *R. I. D. M.*, XXII (1906-1907), p. 559.

ALAUZET (I.). — Commentaire du Code de commerce et de la législation commerciale.

ASSER (T. M.-C.). — Eléments de droit international privé, traduction A. Rivier, 1884.

AUBRY et RAU. — Cours de droit civil français, 4^e édition.

AUCOC (Léon). — De la délimitation du rivage de la mer et de l'embouchure des fleuves et rivières. *Annales de l'Ecole libre des Sciences Politiques*, 1887, p. 1.

AUTRAN (F.-C.). — Code international de l'abordage, de l'assistance et du sauvetage maritimes, 2^e édit., 1902.

— De la responsabilité des propriétaires de navires en droit français. Thèse, Bordeaux, 1877.

— De la vente des navires de plaisance dépendant d'une succession. *R. I. D. M.*, XV (1899-1900), p. 692.

— Les armateurs doivent-ils reverser au Trésor, pour le couvrir des frais de rapatriement, les primes acquises pendant le dernier voyage? *R. I. D. M.*, XXVII (1911-1912), p. 269.

1. Les astérisques indiquent les ouvrages cités seulement par le nom de leurs auteurs.

- La responsabilité des propriétaires de navires à raison des accidents de personnes d'après le droit français *R. I. D. M.*, XXVI (1910-1911), p. 407.
- AUTRAN (F.-C.) et GAUTIER (A.-G.). — Le Congrès international de droit maritime de Brême *R. I. D. M.*, XXV (1909-1910), p. 283.
- AUZOUX (André). — De la faculté d'abandon en droit maritime. Thèse, Paris, 1894.
- BAUDRY-LACANTINIERE. — Voy. Wahl et De Loynes.
- * BÉDARRIDE. — Commentaire du Code de commerce ; du commerce maritime, 5 vol., 1859.
- * BENECKE. — Traité des principes d'indemnités en matière d'assurances maritimes et de grosse aventure sur navires et marchandises. Londres, 1824, traduit et augmenté d'un commentaire par Dubernard, 1825.
- BÉQUET (Léon). — Répertoire de droit administratif.
- BÉVOTTE (René de). — De la règle *locus regit actum* et du conflit de lois relatif à la forme des actes en droit maritime. Thèse, Aix, 1895.
- BOCQUET (J.). — De la responsabilité des propriétaires de bâtiments de mer en cas d'accidents de personnes. Thèse, Paris, 1911.
- * BOISTEL. — Précis de droit commercial.
- BONFILS (Henry). — Manuel de droit international public, 7^e édit., 1914, revue et mise au courant par Paul Fauchille.
- * BOULAY-PATY. — Cours de droit commercial maritime.
- BOYD. — The Merchant Shipping Laws, 1876.
- * BRAVARD-VEYRIÈRES. — Traité de droit commercial, cours professé à la Faculté de droit de Paris, publié, annoté et complété par M. Ch. Demangeat.
- Manuel de droit commercial, 7^e édit., 1868, revue et mise au courant des lois nouvelles par M. Ch. Demangeat.
- CAPITANT. — Voy. Colin.
- CATTIER (F.). — Etude de droit comparé sur la responsabilité des propriétaires de navires. *Bull. n° 3 du Com. Mar. Int.*, p. 1.

CAUMONT (Aldrick). — Dictionnaire de droit maritime, 1 vol., 1867.

CAUVET (J.-V.). — Traité sur les assurances maritimes, 2 vol., 1862.

CHARVÉRIAT. — Quelle est la nature juridique de l'engagement du capitaine envers l'armateur? *Ann. de dr. com.*, 1888, p. 1.

CLERQ (M. de). — Recueil des traités de la France.

COLIN (Ambroise). — La navigation commerciale au XIX^e siècle, 1 vol., 1901.

* COLIN et CAPITANT. — Cours élémentaire de droit civil français, 3 vol., 1914-1916.

COLSON. — Statistique des transports et du commerce international, 1915 (Supplément aux livres IV, V et VI du Cours d'Economie politique).

* COSACK (C.). — Traité de droit commercial, traduit sur la 6^e édition allemande (1903) par Léon Mis, 3 vol., 1904-1907.

* COURCY (Alfred de). — Questions de droit maritime, 4 vol., 1877-1888.

— D'une réforme internationale en droit maritime, 1863.

— De la Responsabilité des chargeurs. Le capitaine est-il le mandataire des chargeurs? *Rev. Crit.*, 1885, p. 304.

— Deux tentatives de révolution dans la jurisprudence *R. I. D. M.*, III (1887-1888), p. 110.

* CRESP. — Cours de droit maritime, 4 vol., 1876-1884, annoté, complété et mis au courant de la jurisprudence par Auguste Laurin.

DAGEVILLE (G.-F.). — Code de commerce expliqué par la jurisprudence.

DALLOZ. — Répertoire de législation.

* DANJON (Daniel). — Traité de droit maritime, 6 vol., 1910-1916.

DARRAS et TARBOURIECH. — De l'attribution, en cas de sinistre, des indemnités d'assurances et des autres indemnités dues à l'occasion de la perte d'une chose. *Ann. de dr. comm.*, 1889, p. 240.

- DEMANGEAT (Ch.). — Voy. Bravard-Veyrières.
- DENISSE (Léon). — Voy. Paul Govare.
- * DESJARDINS (Arthur). — Traité de droit commercial maritime, 9 vol., 1878-1890.
- Le Congrès international de droit maritime de Gênes. Paris, 1893.
- DESPAGNET (Frantz). — Précis de droit international privé, 1909.
- DUBERNARD. — Voy. Benecke.
- * DUFOUR. — Droit maritime, 2 vol., 1859.
- DUVERGIER. — Collection des lois.
- EMÉRIGON. — Contrats à la grosse.
- Traité des assurances.
- FABRE (A.-Cyprien). — Les propriétaires de yachts de plaisance peuvent-ils se libérer par l'abandon ? *R.I.D.M.* XXIV (1908-09), p. 704.
- FLAMENT (René). — De la délimitation de la navigation maritime et de la navigation intérieure. Thèse de Paris, 1908.
- FAUCHILLE (Paul). — Voy. Bonfils.
- FOURNIER (P.) et NEVEU (M.). — Traité d'administration de la marine.
- FRAISSAINGEA (Louis). — Un ouvrage de M. Verneaux sur l'industrie des transports maritimes *Rec. de l'Acad. de Toulouse*, 1903, p. 382.
- * FRÉMÉRY. — Etudes de droit commercial, 1 vol., 1833.
- * FRESQUET (DE). — Précis d'un cours de droit commercial maritime.
- FROMAGEOT (Henri). — Merchant Shipping Act de 1894, traduit et annoté (par).
- Rapport sur le Congrès de droit maritime de Gênes, *Bull. de la Soc. de législ. comp.*, 1892-93, p. 81.
- Examen d'une proposition tendant à l'introduction, dans la législation française, d'une limitation de la responsabilité au profit des propriétaires des bâtiments de navigation intérieure (*Ann. de dr. com.*, 1902, p. 243).
- GAIUS. — Institutes.

- GAUTIER. — Des clauses d'irresponsabilité en matière de transport maritime. Thèse, Aix, 1910.
- GIDE (Charles). — Cours d'Economie politique, 2^e édit., 1911.
- GIRARD (P.-F.). — Manuel élémentaire de droit romain, 3^e édit., 1901.
- * GLASSON (E.). — Précis théorique et pratique de procédure civile, 2 vol., 1908.
- GONSE (R.). — Effets de l'abandon du navire et du fret, *Rev. crit.*, 1871-72, p. 417.
- GOVARE (P.) et DENISSE (L.). — Les Clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence, *R.I.D.M.*, XVII (1901-02), p. 227.
- GRAY-HILL (J.-E.). — Du pilotage obligatoire en Angleterre, *R.I.D.M.*, (1894-95), p. 676.
- GROTIUS. — *De jure belli ac pacis*, traduction Jean Barbeyrac, 1729.
- GÜTSCHOW (C.) — De la responsabilité réelle et personnelle des armateurs, traduit de l'allemand par M. Goemaere, *Le Droit maritime*, 1912, n° 7, p. 477.
- * HENNEBICQ (Léon). — Principes de droit maritime comparé.
- HOSTIE (J.). — Les responsabilités respectives du propriétaire de navire et de l'affrètement, *Le Droit Maritime*, 1911, n° 4, p. 257; n° 5, p. 365; n° 6, p. 457.
- * ISAMBERT. — Recueil général des anciennes lois françaises, depuis l'an 420 jusqu'à la Révolution de 1789.
- * JACOBS. — Le droit maritime belge, 2 vol., 1889-1891.
- LARDEUR (Jean). — La faculté d'abandon du propriétaire du navire. Thèse, Paris, 1907.
- LAVIGNE (René). — Des atténuations, tant légales que conventionnelles, à la responsabilité des propriétaires de navires pour les actes et engagements du capitaine. Thèse, Caen, 1893.
- La loi du 19 février 1889 et le droit maritime, *R.I.D.M.*, VIII (1892-93), p. 182.
- LAURIN (A.). — Voy. Cresp.
- Cours élémentaire de droit commercial, 1883.
- Précis de droit commercial, 1892.
- Précis de droit maritime, 1892.

- De la responsabilité du capitaine en cas d'abordage, quand il se trouve un pilote à bord *R. I. D. M.*, I (1885-86), p. 548.
- Un mot encore sur la question de savoir si le capitaine est le mandataire des chargeurs, *Ann. de dr. com.*, 1886-87, p. 5.
- De la suppression du droit du créancier hypothécaire sur l'indemnité d'assurance du navire, *R. I. D. M.*, III (1887-98), p. 231.

LEBON. — Recueil des arrêts du Conseil d'Etat.

LEBORGNE (Emile). — Situation juridique de la navigation de plaisance. Thèse, Rennes, 1911.

LECOUTURIER (Emile). — Combinaison du délaissement avec l'abandon du navire, *R. I. D. M.*, XIII (1897-98), p. 225.

LEJEUNE. — Conférence de l'Association pour la réforme et la codification du droit des gens, *R. I. D. M.*, IX (1893-94), p. 317.

LE JEUNE (Ch.). — Note sur les opinions des différents Congrès relativement à la responsabilité des propriétaires de navires et à sa limitation, *Bull. n° 3 du Com. Mar. Int.*, p. 69.

LEVEILLÉ (Jules). — Notre Marine Marchande et son avenir, 1868.

LOYNES (P. DE). — Du nantissement, des privilèges et hypothèques et de l'exécution forcée, 3 vol., 1907, faisant partie du Traité de droit civil de M. G. Baudry-Lacantinerie.

LYON-CAEN. — Etudes de droit international privé maritime, 1883.

— De l'abandon du navire et du fret, dans *Le Droit* du 8 juillet 1888.

• LYON-CAEN et RENAULT. — Traité de droit commercial, 9 vol., 1906-1916.

— Précis de droit commercial, 2 vol., 1885.

MACLACHLAN (David). — A treatise on the law of merchant shipping, 2^e édit., 1876.

MARAIS (Georges). — Le Congrès international de droit maritime de Liverpool, *R. I. D. M.*, XXI (1905-06), p. 249.

MARAIS (Octave). — De la responsabilité civile des armateurs à propos d'accidents causés à des personnes de l'équipage par la faute des préposés du navire, *R. I. D. M.*, XX (1904-05), p. 127.

NAVEREAU (Eugène). — De la délimitation du domaine public fluvial et maritime, 1891.

NEVEU (M.). — Voy. P. Fournier.

OWEN (Douglas). — De la responsabilité en cas d'abordage maritime d'après la législation anglaise, *Clunet*, 1897, p. 690.

* PARDESSUS. — Lois Maritimes.

— Cours de droit commercial.

PERREAU (C.). — Cours d'Economie politique, 2 vol., 1914-1916.

* PLANIOL (M.). — Traité élémentaire de droit civil, 3 vol., 1912-1915.

POPLIMONT (G.). — Note sur le projet de traité international réglant la limitation de la responsabilité des armateurs et les travaux antérieurs du Comité maritime International sur ce point, *Bull. n° 12 du Com. Mar. Int.*, p. 16.

POTHIER. — Traité des contrats des louages maritimes.

PRUDHOMME (Henri). — Code de commerce chilien, traduit et annoté (par), dans la collection des Codes étrangers, n° 5.

PUTNAM (Harrington). — Commentaire de l'Harter Act, *R. I. D. M.*, VIII (1892-93), p. 635.

RAU. — Voy. Aubry.

REGNAULT (A.). — De la responsabilité civile des propriétaires de navires, (*Rev. crit.*, 1876, p. 538 et 605).

RENAULT. — Voy. Lyon-Caen.

* RIPERT (G.). — Droit Maritime, 2 vol., 1913-1914, faisant partie du Traité de droit commercial de M. E. Thaller.

- Les agents du service général, *R. I. D. M.*, XXVI (1910-11), p. 561.
- L'Unification du droit maritime, *Ann. de dr. com.*, 1911, p. 313.
- RIVIER (A.). — Voy. Asser.
- ROVOLOPOLOUS (C.). — Le nouveau Code de commerce grec de 1910, *R. I. D. M.*, XXV (1909-10), p. 840.
- RUBEN DE COUDER. — Dictionnaire de droit commercial industriel et maritime.
- SAINCTELETTE. — De la responsabilité et de la garantie.
- SALEILLES (R.). — Etude sur l'histoire des Sociétés en commandite, *Ann. de dr. com.*, 1895, p. 10 et 49; 1897, p. 29.
- SAUVAGE (F.). — Les clauses de non-responsabilité des fautes dans le contrat de transport par mer. Thèse, Paris, 1910.
- * SÈZE (Romain de). — De la responsabilité des propriétaires de navires et du prêt fait au capitaine en cours de voyage, 1883.
- SIEVEKING (Alfred). — A brief summary of the German law relating to Shipowners' Liability, *Bull. n° 2 du Com. Mar. Int.*, p. 75.
- * SMEESTERS (Constant). — Droit maritime et droit fluvial, 2 vol., 1911-1912.
- SOHR (Frédéric). — La limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. Leur responsabilité en cas d'accidents de personnes. Bruxelles, 1913.
- STEVENS. — Eléments de droit commercial anglais, 1903, traduction Escarti, 1909.
- STORY (Joseph). — Commentaries of the conflict of laws, foreign and domestic, in regard to contracts, rights and remedies, 5^e édit., Boston, 1857.
- TALLAVIGNES (G. d'Angles). — La responsabilité dans les connaissements français. Thèse, Paris, 1908.
- TARBOURIECH. — Voy. Darras.
- * TEMPERLEY (Robert). — The Merchant Shipping Acts, 2^e édit., 1907.

- THALLER (E.). — Traité élémentaire de droit commercial, 1 vol., 1916.
- Voy. G. Ripert.
- THIÉBAUT (Louis). — De la responsabilité des propriétaires de navires et des armateurs, 1894.
- TOUSSAINT (V.). — Code manuel des armateurs et des capitaines de la marine marchande, 1873.
- ULPIEN. — Règles.
- VALIN. — Nouveau Commentaire sur l'Ordonnance de la Marine du mois d'août 1681.
- VALROGER (Lucien de). — Droit Maritime, Commentaire théorique et pratique du livre II du Code de commerce, 5 vol., 1883-1886.
- De la responsabilité des propriétaires de navires. Droit comparé. *R. I. D. M.*, II (1886-1887), p. 483.
- La responsabilité des propriétaires de navires. *R. I. D. M.*, XV (1899-1900), p. 256.
- Rapport sur un avant-projet de traité concernant la responsabilité des propriétaires de navires, soumis à la Conférence d'Amsterdam de 1904. *Bull. n° 11 du Com. Mar. Int.*, p. 41 et *R. I. D. M.*, XIX (1903-1904), p. 628.
- VALROGER (Paul de). — La loi du 21 avril 1898 sur la Caisse de Prévoyance au profit des marins français, considérée dans ses rapports avec les lois sur l'inscription maritime, les dispositions du Code civil et du Code de commerce. *R. I. D. M.*, XVIII (1902-1903), p. 415.
- Rapport sur la responsabilité des propriétaires de navires en cas de dommages corporels. *Bull. n° 30 du Com. Mar. Int.*, p. 51.
- VERMOND. — Manuel de droit maritime, 1 vol. 1898.
- VERNEAUX (René). — L'industrie des transports maritimes au XIX^e siècle et au commencement du XX^e siècle, 2 vol., 1903.
- La fortune de mer. Etude sur l'organisation de la responsabilité des propriétaires de navires. *Rec. de législ. de Toulouse*, 1906, p. 266.

- Les récents efforts en vue de l'unification du droit maritime. *Rev. pol. et parl.*, 1897, p. 126.
- Des travaux et résultats relatifs à l'unification du droit maritime de 1897 à 1907. *Clunet*, 1908, p. 56.
- L'unification du droit dans la matière de la responsabilité des propriétaires de navires. *Clunet*, 1900, p. 233.
- La Conférence d'Amsterdam. *R. I. D. M.*, XX (1904-1905), p. 473.
- De l'abordage maritime et de la responsabilité des propriétaires de navires. *R. I. D. M.*, XIII (1897-1898), p. 471.
- La limitation de la responsabilité des propriétaires de navires. *Bull. n° 19 du Com. Mar. Int.*, p. 243.
- L'unification du droit maritime. Paris, 1911.
- WAHL (Albert). — Des contrats aléatoires, mandat, cautionnement, 1 vol., 1907, faisant partie du Traité de droit civil de M. G. Baudry-Lacantinerie.
- WAUTERS (Jos.). — De la suppression de la responsabilité des armateurs pour faits d'abordage. *R. I. D. M.*, XVII (1901-1902), p. 649.
- WEISS (André). — Manuel de droit international privé, 1 vol., 1914.
- ZENS. — De la responsabilité du voiturier à raison des accidents de personnes. Thèse, Paris, 1896.

JURISPRUDENCE

I. — FRANCE

		N° de l'ouvrage (1)
1824.	21 mai, Marseille, J. M. 1824, 1, 171.	245,5
1825.	26 mars, Aix, J. M. 1825, 1, 59.	236,4
1827.	17 juillet, Cass. Civ., J. M. 1827, 2, 147. . .	158,3
1828.	30 juin, Marseille, J. M. 1828, 1, 193.	158,1
1830.	4 janvier, Marseille, J. M. 1830, 1, 1.	158,1
—	12 mai, Marseille, J. M. 1831, 1, 96.	158,1
—	20 sept., Marseille, J. M. 1830, 1, 276.	158,1; 245,6
—	30 décembre, Le Havre, J. M. 1830, 1, 105. . .	158,1
1831.	8 février, Aix, J. M. 1831, 1, 168.	158,1
—	22 septembre, Marseille, J. M. 1832-33, 1, 8. .	158,1
—	29 décembre, Rouen, J. M. 1831, 2, 65.	158,2
1832.	25 janvier, Aix, J. M. 1832, 1, 65.	236,4
1833.	25 février, Marseille, J. M. 1832-33, 1, 357. .	14,1
—	14 mai, Cass. Req., J. M. 1832-33, 2, 97. . . .	158,3
1834.	1 ^{er} juillet, Cass. Civ., J. M. 1834, 2, 142. . .	158,3
1841.	5 janvier, Cass. Civ., S. 1841, 1, 5.	9,3
1844.	20 février, Cass. Civ., S. 1844, 1, 197.	145,2
1845.	9 juillet, Cass. Civ., S. 1845, 1, 566.	9,3
1852.	27 janvier, Rouen, D. 1853, 2, 61.	221,1
1854.	29 mars, Cass. Req., D. 1854, 1, 235.	12,1
—	5 mai, Sénégal (sous Cass.), D. 1857, 1, 118.	
		159 bis, 1; 238,1

(1) Quand deux chiffres sont séparés par une virgule, le premier indique le numéro du texte, et le second, celui de la note.

—	7 novembre, Cass. Req., S. 1854, 1, 797.	184,2
1855.	1 ^{er} août, Bordeaux, S. 1856, 2, 492.	180,4; 187,2
1856.	22 août, Marseille, J. M. 1856, 1, 251.	237,5
—	31 décembre, Cass. Req., D. 1857, 1, 188.	
	159 bis, 1; 238,1	
1857.	21 août, Marseille, J. M. 1857, 1, 238.	9,3
—	9 novembre, Marseille, J. M. 1857, 1, 294.	144,4
1859.	9 août, Bordeaux, J. M. 1859, 2, 163.	235,2; 236,2
—	30 août, Cass. Civ., S. 1859, 1, 888.	180,4
—	13 décembre, Marseille, J. M. 1860, 1, 11.	237,3
1860.	16 juin, Rennes, R. N. 1861, 1, 164; D. 1861, 2,	
	161.	179, 3; 184,3
—	17 août, Le Havre (sous Cass.), S. 1872, 1,	
	369.	205,4
—	22 décembre, Aix, J. M. 1861, 1, 58.	237,3
1861.	19 avril, Rouen, J. M. 1862, 2, 40.	144,2
1862.	17 mars, Rouen, J. M. 1862, 2, 120.	9,2
—	25 mars, Marseille, J. M. 1862, 1, 126.	183,2
—	13 mai, Caen, S. 1862, 2, 487.	245,6
—	24 mai, Paris, S. 1862, 2, 243; D. 1862, 2,	
	175.	151, 3, 194,1
—	26 mai, Le Havre, J. M. 1862, 2, 126.	9,1
—	30 août, Nantes, R. N. 1862, 1, 285.	129,2; 191,1
1863.	8 janvier, Cons. d'Etat, Lebon, 1863, p. 15.	169,3
1864.	8 février, Cons. d'Etat, Lebon, 1864, p. 118.	169,3
—	8 avril, Rouen, S. 1864, 2, 99.	12,1
—	4 juillet, Cass. Req., S. 1864, 1, 473.	177,3
—	28 décembre, Marseille, R. N. 1865, 2, 155.	235,11
1865.	8 février, Nantes, R. N. 1865, 1, 45.	17,1
—	2 mars, Aix, S. 1866, 2, 86.	231,2
—	10 juin, Alger (sous Cass.), S. 1867, 1, 357.	167,1
—	5 août, Nantes, R. N. 1865, 1, 209.	182,1
—	4 nov., Nantes, R. N. 1865, 1, 306.	206,9; 207
1866.	21 février, Nantes, R. N. 1866, 1, 57.	9,1
—	4 décembre, Cass. Civ., S. 1867, 1, 128.	9,3
1867.	22 mai, Cass. Civ., S. 1867, 1, 357; D. 1867,	
	1, 212.	167,1; 181,4; 231,2
—	22 juillet, Cass. Req., D. 1868, 1, 81.	10,5

1868.	24 janvier, Marseille, J. M. 1868, 1, 89.	144,4
—	20 fév., Fécamp (sous Cass.), S. 1869, 1, 471 ; D. 1872, 1, 79.	168,1
—	5 mars, Rennes, D. 1870, 2, 195.	186,6
—	16 déc., Rouen (sous Cass.), S. 1869, 1, 471 ; D. 1872, 1, 79.	168,1 ; 194,1
1869.	7 janvier, Marseille, J. M. 1869, 1, 66.	183,2
—	20 janvier, Cass. Civ., S. 1869, 1, 101.	6,3
—	8 mars, Rennes, D. 1870, 2, 195.	186,5
—	31 mai, Rennes, D. 1870, 2, 195.	186,5 ; 186,6
—	15 juin, Marseille, J. M. 1869, 1, 209.	231,3
—	24 juin, Aix, D. 1870, 2, 198.	186,4
—	30 juin, Cass. Civ., Journ. du Palais, 1869, p. 1216.	132,3
—	10 août, Cass. Req., S. 1869, 1, 471 ; D. 1872, 1, 79.	168,1 ; 194,1
—	8 octobre, Marseille, J. M. 1869, 1, 89.	144,4
—	30 déc., Marseille, J. M. 1870, 1, 47.	201,1 ; 206,18
1870.	8 fév., Rouen (sous Cass.), S. 1872, 1, 369.	205,4
—	14 fév., Cass. Civ., D. 1870, 1, 321.	186,5
—	6 avril, Le Havre, J. M. 1872, 2, 246.	202,2 ; 237,3
—	8 avril, Marseille, J. M. 1872, 2, 128.	212,1
—	11 avril, Cass. Req., S. 1871, 1, 93 ; D. 1872, 1, 54.	176,3
—	18 mai, Cass. Civ., D. 1870, 1, 321.	186,6 ; 206,10
—	5 juillet, Bordeaux, S. 1870, 2, 327 ; D. 1871, 2, 138	146,3
—	30 novembre, Nantes, J. M. 1871, 2, 107.	159 bis,2
1871.	4 janvier, Nantes, R. N. 1871, 1, 20.	9,4
—	29 avril, Nantes, R. N. 1871, 1, 86.	182,1
—	15 juillet, Saint-Nazaire (sous Rennes, 28 mars 1873), J. M. 1874, 2, 127.	236,5 ; 245,6
—	9 novembre, Aix, J. M. 1873, 1, 5.	206,18
1872.	17 avril, Cass. Civ., S. 1872, 1, 369	205,4
—	9 juillet, Paris, D. 1874, 2, 193.	185,3 ; 231,2
1873.	28 mars, Rennes, J. M. 1874, 2, 127.	236,5 ; 245,6
—	16 juillet, Rouen, S. 1873, 2, 211.	186,3
—	2 août, Rouen, S. 1873, 2, 210.	179,2

1874.	7 avril, Cass. Req., S. 1874, 1, 205; D. 1874, 1, 290	147,1
—	8 mai, Cons. d'Etat, S. 1876, 2, 93.	185,1
1875.	25 janvier, Cons. d'Etat, S. 1876, 2, 278	15,1
—	4 août, Cass. Civ., S. 1876, 1, 56	73,2
—	10 août, Cass. Req. (3 arrêts), S. 1876, 1, 117.	119,1
—	11 août, La Rochelle (sous Poitiers, 23 février 1876), S. 1876, 2, 214.	152,2
—	25 août, Cass. Civ., D. 1876, 1, 472.	186,5
1876.	23 février, Poitiers, S. 1876, 2, 214.	152,2
—	16 mai, Tr. civil de La Rochelle (sous Poitiers 3 juillet 1876), D. 1877, 2, 70	238,4
—	17 juin, Nantes, R. N. 1877, 1, 15.	9,5
—	3 juillet, Poitiers, D. 1877, 2, 70.	238,4
1877.	6 février, Cass. Chambres réunies, S. 1877, 1, 357; D. 1877, 1, 114.	186,2; 186,5
—	19 février, Marseille, J. M. 1877, 1, 131.	9,3
—	27 février, Cass. Civ., S. 1877, 1, 209.	17,1
—	14 mars, Cass. Civ., S. 1879, 1, 423.	6,3
1878.	2 avril, Cass. Civ., S. 1878, 1, 292.	6,3
—	18 mars, Cass. Civ., D. 1878, 1, 193.	18,3; 179,1
1879.	10 janvier, Aix, J. M. 1879, 1, 230.	225,1
—	18 février, Marseille, J. M. 1879, 1, 110.	9,3
—	26 mars, Rouen (sous Cass.) D. 1880, 1, 457.	225,1
—	10 juin, Cass. Civ., S. 1881, 1, 457.	180,4; 202,3
—	11 juin, Nantes, R. N. 1879, 1, 155.	9,4
1880	20 avril, Cass. Req., S. 1881, 1, 101.	9,2
—	6 novembre, Nantes, R. N. 1881, 1, 243.	182,1
—	10 novembre, Cas. Civ., D. 1880, 1, 457.	225,1
—	15 novembre, Marseille, J. M. 1881, 1, 47.	144,4
1881.	9 mars, Cass. Civ., J. M. 1882, 2, 86.	225,1
—	28 mars, Aix (sous Cass.), D. 1884, 1, 452.	144,1
1882.	13 février, Cas. Req., D. 1882, 1, 341.	214,10; 237,3
—	16 février, Paris, <i>Clunet</i> , 1883, p. 145	73,6
1883.	20 juin, Douai, <i>R. I. D. M.</i> I, 117	16,1
—	25 juin, Nice (sous Aix 28 novembre 1883) J. M. 1884, 1, 255.	149,3
—	28 novembre, Aix, J. M., 1884, 1, 255.	149,3

1884.	2 avril, Cass. Civ., S. 1885, I, 25; D. 1884, I, 449.	144,4; 144,6
1885.	24 janvier, Nantes, <i>R. I. D. M.</i> , I, 379.	129,2; 231,2
—	3 mars, Le Havre, <i>R. H.</i> , 1885, I, 87.	15,1
—	28 juillet, Bordeaux, <i>R. I. D. M.</i> , II, 659.	235,6
1886.	23 mars, Aix, <i>R. I. D. M.</i> , I, 604.	179,2
—	2 juillet, Pau, <i>R. I. D. M.</i> , II, 402.	10,4
1887.	15 février, Bordeaux, <i>R. I. D. M.</i> , III, 416.	214,10; 218,1; 245,6
—	18 février, Rennes, <i>R. I. D. M.</i> , II, 651.	146,2
—	1 ^{er} mars, Cass. Civ., S. 1887, I, 121.	6,3
—	21 mars, Dunkerque, <i>R. I. D. M.</i> , II, 668.	177,1
—	29 juillet, Marseille (2 jugements) <i>R. I. D. M.</i> , III, 316.	181,2
—	27 septembre, Cons. d'Etat, <i>Pand. franç.</i> 1887, 4, 25.	169,4
—	8 novembre, Aix, <i>R. I. D. M.</i> , IV, 654.	233,1
—	18 novembre, Cons. d'Etat, S. 1889, 3, 50.	185,1; 232 bis, 1
—	17 décembre, Nantes, <i>R. I. D. M.</i> , IV, 296.	17,1; 211,1; 236,2
—	21 décembre, Rennes, S. 1888, 2, 25; D. 1889, 2, 145.	77,2; 141,3
1888.	15 février, Caen, <i>R. I. D. M.</i> , V, 189.	191,1; 235,7
—	19 février, Caen, <i>R. I. D. M.</i> , IV, 398.	191,1
—	16 mai, Cass. Civ., D. 1888, I, 305.	73,2
—	2 juillet, Le Havre, <i>R. I. D. M.</i> , IV, 286.	231,2
—	27 juillet, Marseille, <i>R. I. D. M.</i> , IV, 438.	237,3
—	31 juillet, Cass. Civ., S. 1888, I, 465.	6,3
—	11 décembre, Cass. Req. S. 1890, I, 117.	6,3
—	26 décembre, Nantes, <i>R. N.</i> 1888, I, 428.	168,2
1889.	9 mars, Tunis, <i>R. I. D. M.</i> , V, 139.	235,5
—	23 mars, Saint-Nazaire, <i>R. I. D. M.</i> , V, 55.	239,3
—	25 mars, Douai, <i>R. I. D. M.</i> , V, 20.	15,1
—	25 mai, Nantes, <i>R. N.</i> 1889, I, 263.	147,7
—	1 ^{er} juillet, Rouen, <i>R. I. D. M.</i> , V, 215.	176,1
—	5 décembre, Le Havre, <i>R. I. D. M.</i> , V, 628.	13
—	6 décembre, Montpellier, <i>R. I. D. M.</i> , VI, 256.	6,3

1890.	12 février, Cass. Civ., S. 1890, 1, 201.	6,3
—	12 février, Rennes, <i>R. I. D. M.</i> , VI, 247	15,1
—	12 mars, Bordeaux, <i>R. I. D. M.</i> , VI, 28.	6,3
—	15 mars, Alger, <i>R. I. D. M.</i> , VI, 35	6,3; 231,2
—	9 juin, Rennes, <i>R. I. D. M.</i> , VII, 14	147,7
[—	2 juillet, Rouen, <i>R. I. D. M.</i> , VI, 156.	243,2
—	2 décembre, Cons. de préfet. des Bouches-du- Rhône, <i>R. I. D. M.</i> , VI, 458	169,4
1891.	12 janvier, Rouen, <i>R. I. D. M.</i> , VI, 522	225,1
—	6 mars, Cass. Civ., S. 1892, 1, 193.	73,2
—	9 mars, Le Havre, <i>R. I. D. M.</i> , VI, 556.	225,1
—	20 mai, Dunkerque, <i>R. I. D. M.</i> , VII, 24	123,1
—	20 juillet, Cass. Civ., S. 1895, 1, 404	6,3
—	19 novembre, Saint-Nazaire, <i>R. I. D. M.</i> , VII, 30.	163,1
—	24 décembre, Aix, <i>R. I. D. M.</i> , VII, 408.	23
1892.	22 janvier, Cons. d'Etat, S. 1893, 3, 151.	147,8
—	11 avril, Marseille, J. M. 1892, 1, 201	231,2; 235,9
—	17 mai, Cass., Civ., S. 1892, 1, 308.	176,1
—	6 juillet, Rouen, J. M. 1893, 2, 30.	59,2; 77,2
—	11 juillet, Cass. Civ., S. 1892, 1, 344.	6,3
—	26 novembre, Paris, <i>R. I. D. M.</i> , VIII, 285	16,1
—	7 décembre, Bordeaux, <i>R. I. D. M.</i> , VIII, 521.	6,3
—	8 décembre, Rennes, <i>R. I. D. M.</i> , IX, 26	17,1
—	30 décembre, Bordeaux, <i>R. I. D. M.</i> , VIII, 555.	225,1
1893.	28 janvier, Anvers, <i>R. I. D. M.</i> , VIII, 586	168,2; 202,1; 206,7; 231,5
—	10 février, Cons. de préfet. de la Seine-Infé- rieure, <i>R. I. D. M.</i> , IX, 224.	76,1
—	27 avril, Marseille, J. M. 1893, 1, 92.	236,5
—	9 mai, Réunion, J. M. 1894, 2, 35.	147,6
—	21 juin, Rouen, J. M. 1893, 2, 187.	76,1; 141,3
—	19 décembre, Le Havre, <i>R. I. D. M.</i> , X, 61	235,3
1894.	19 janvier, Bordeaux, D. 1896, 2, 257.	149
—	23 janvier, Le Havre, <i>R. I. D. M.</i> , X, 66	152,2
—	12 avril, Rennes, <i>R. I. D. M.</i> , X, 175 et 572.	146,2; 146,3
1895.	16 janvier, Rouen, <i>R. I. D. M.</i> , 754; D. (sous Cass.) 1900, 1, 41.	145,3

—	2 février, Orléans, S. 1895.2.112.	6,3
—	16 juin, Rouen, R. I. D. M., X, 754	244,3
—	18 juillet, Cass. Civ., S. 1895, I, 305; D. 1897, I, 585.	73,2; 76,1; 141,6
—	5 novembre, Bordeaux, R. I. D. M., XI, 452.	141,2; 199,1; 230,3
—	18 novembre, Cass., Civ., S. 1896, I, 168.	6,3
1896.	13 mars, Cons. de préfet. de la Seine-Infé- rieure, R. H. 1896, 2, 46.	172,1
—	19 juin, Rennes (sous Cass.), S. 1898, I, 216.	147,1
—	24 juin, Bordeaux, R. I. D. M., XII, 431; D. (sous Cass.) 1899, I, 182; D. (sous Cass.) 1901, I, 441.	17,1; 76,1; 231,3; 231,6
—	7 juillet, Marseille, R. I. D. M., XII, 71.	125,1
—	22 juil. Cass. Req., S. 1897, I, 81.	146,2; 146,5; 146,14
—	21 octobre, Cass. Req., S. 1898, I, 1; D. 1900, I, 41.	244,3
—	29 décembre, Aix, R. I. D. M., XII, 443	125,1
—	31 décembre, Rennes, R. I. D. M., XII, 418.	15,1
1897.	27 février, Nantes, R. I. D. M., XIII, 537.	129,2; 236,2
—	17 mai, Rouen, R. I. D. M., XIII, 53	146,4
—	23 juillet, Caen, Pand. franç. 1898, 5, 26	76,1
—	12 novembre, Saint-Nazaire, Gaz. du Palais, 1898, 2, 372.	179,2; 180,4
—	24 nov., Cass. Req., D. 1900, I, 345.	73,2; 76; 231,2
1898.	4 janvier, Cass. Req., S. 1898, I, 216.	146,1; 146,5; 147,1
—	10 janvier, Cass., Req., R. I. D. M., XIII, 613; D. 1899, I, 182.	230,3; 231,6
—	15 juillet, Rouen, R. I. D. M., XIV, 334	15,1
—	25 juillet Cass. Civ., S. 1899, I, 74	6,3
—	14 décembre, Marseille, R. I. D. M., XIV, 508.	23,2
—	27 décembre, Dunkerque, R. I. D. M., XIV, 474.	23,2
1899.	23 janvier, Aix, R. I. D. M. XV, 42.	73,4
—	23 janvier, Le Havre, R. I. D. M., XV, 631	204,1; 206,9
—	28 juin, Tr. civil de la Seine, R. I. D. M., XV, 67.	152,2
—	31 juillet, Cass. Civ., R. I. D. M., XV, 298; D. 1901. I. 441.	125,1; 231,4

—	25 octobre, Cass. Civ., S. 1899, 1. 496.	6,3
—	22 novembre, Honfleur, <i>R. I. D. M.</i> , XV, 329.	229,1
—	23 novembre, Douai (sous Cass.), S. 1905, 1, 125.	221,4; 235,4; 238,3
—	5 décembre, Douai, <i>R. I. D. M.</i> , XV, 606.	6,3
1900.	28 février, Cass. Req., S. 1900, 1, 209.	146,14; 147,3
—	28 février, Poitiers, J. M. 1901, 2, 46; <i>R. I. D. M.</i> , XVI, 23.	76,1; 125,1; 231,4
—	18 juillet, Cass. Civ., S. 1902, 1, 14.	6,3
—	23 octobre, Cass. Req., S. 1903, 1, 145.	20,4
—	14 décembre, Marseille, J. M. 1901, 1, 88.	76,3
1901.	2 janvier, Cass. Civ., S. 1902, 1, 456.	6,3
—	14 janvier, Cass. Req., S. 1905, 1, 126; D. 1901, 1, 125.	191,1; 221,4; 231,2; 235,4; 238,6
—	22 janvier, Marseille, J. M., 1901, 1, 152.	192,2 206,5; 206,9
—	21 février, Tr. civ. de Poitiers, <i>R. I. D. M.</i> , XVII, 586.	243,3
—	27 mars, Marseille. <i>R. I. D. M.</i> , XVI, 669.	20,4
—	14 juin, Cons. d'Etat, S. 1904, 3, 54.	147,8
—	20 juin, Aix, J. M., 1902, 1, 89.	206,5; 206,9
—	26 nov., Rennes. <i>Pand. franç.</i>	20,4
—	2 décembre, Marseille, Sentence arbitrale <i>R. I. D. M.</i> , XVIII, 361.	149,4
1902.	6 janvier, Cass. civ., S. 1907, 1, 314.	6,3
—	22 janvier, Rouen, <i>R. I. D. M.</i> , XIX, 21.	181; 23,1
—	6 février, Douai, D. 1902, 2, 477.	118
—	5 mars, Cass. civ., S. 1903, 1, 521.	146,5
1903.	28 janvier, Rouen, J. M., 1903, 2, 36.	76,1
—	25 juillet, Nouméa, <i>R. I. D. M.</i> , XIX, 524.	6,3
—	7 août, Rouen, <i>R. I. D. M.</i> , XIV, 549.	6,3
1904.	3 février, Cass. Civ., D. 1905, 1, 315.	6,3
—	4 mars, Cons. d'Etat, S. 1906, 3, 83; <i>R. I. D. M.</i> , XX, 836.	185,1
—	17 mars, Paris, D. 1905, 2, 7.	149,5
—	31 mai. Cons. de préfet. de la Seine-Inférieure, <i>R. I. D. M.</i> , XX, 207.	15
1905.	3 janvier, Le Havre, <i>R. I. D. M.</i> , XX, 561.	15,1

—	15 février, Cass. Req., S. 1905, 1, 29; D. 1908, 1, 137.	73,2; 76
—	9 mai, Cass. Req., S. 1908, 1, 90.	6,3
—	22 mai, Douai, <i>R. I. D. M.</i> , XXI, 583.	147,1
—	27 juin, Marseille, <i>R. I. D. M.</i> , XXI, 88.	6,3
—	3 juillet, Cass. Civ., S. 1905, 1, 385; D. 1906, 1, 321; <i>Pand. franç.</i> , 1906, 1, 85.	206,8
—	6 décembre, Le Havre, <i>R. I. D. M.</i> , XXI, 456.	20,3
1906.	29 mars, Tr. civ. de Marseille, <i>R. I. D. M.</i> , XX, 48.	152,2; 176,1; 176,5
—	29 mai, Dunkerque (sous Cass.), S. 1908, 1, 113, D. 1908, 1, 97.	194,1; 238,5
—	4 juillet, Tr. civ. de la Seine, <i>R. I. D. M.</i> , XXII, 152.	186,8
—	29 novembre, Marseille, J. M. 1907, 1, 129.	180,3
—	18 décembre, Trib. civil de Toulon (sous Aix, 25 juillet 1918), <i>R. I. D. M.</i> , XXIV, 37.	149,8
—	28 décembre, Douai (sous Cass.), S. 1908, 1, 113; D. 1908, 1, 97; <i>R. I. D. M.</i> , XVI, 218.	238,5
1907.	28 janvier, Aix, <i>R. I. D. M.</i> , 788.	152,2; 176,5
—	22 mars, Cass. Crim., S. 1907, 1, 473.	10,5
—	22 mars, Cons. d'Etat, <i>R. I. D. M.</i> , XXIII, 316.	245,5
—	17 avril, Paris, S. 1909, 2, 65; D. 1909, 2, 361, <i>R. I. D. M.</i> , XXIII, 179.	186,8; 215,1; 215,2
—	30 avril, Cass. Req., <i>R. I. D. M.</i> , XXIII, 5.	20,3
—	10 mai, Cons. d'Etat, D. 1908, 3, 115; <i>R. I. D. M.</i> , XXIII, 187.	186,7
—	15 juin, Douai, <i>R. I. D. M.</i> , XXIII, 189.	245,5
—	26 juin, Rouen, <i>R. I. D. M.</i> , XXIII, 203.	212,1
—	16 juillet, Trib. civ. de la Seine, J. M. 1908, 2, 123.	6,3
—	30 octobre, Cass. Req., S. 1908, 1, 113; D. 1908, 1, 97; <i>R. I. D. M.</i> , XXIII, 465.	238,7
—	23 déc. Cass. Civ., <i>R. I. D. M.</i> , XXII, 476.	6,3
1908.	7 janvier, Rennes, <i>R. I. D. M.</i> , XXIII, 614.	73,2
—	5 mars, Marseille, <i>R. I. D. M.</i> , XXII, 669.	186,7; 186,8; 215,1
—	24 mars, Le Havre, <i>R. I. D. M.</i> , XXIV, 45.	20,51

—	25 juillet, Aix, <i>R. I. D. M.</i> , XXIV, 37 ; D. 1909, 2, 137.	149,8
—	12 août, Le Havre, <i>R. I. D. M.</i> , XXIV, 478. . .	6,3
—	12 août, Nantes, <i>R. I. D. M.</i> , XXIV, 494. . .	6,3
1909.	4 mars, Paris, <i>R. I. D. M.</i> , XXV, 319.	6,3
—	24 novembre, Aix, <i>R. I. D. M.</i> , XXV, 335. . .	186,7 ; 186,8
1910.	1 ^{er} mars, Le Havre, <i>R. I. D. M.</i> , XXV, 767. . .	20,5
—	23 mars, Fécamp, <i>R. I. D. M.</i> , XXV, 760. . .	132,5 ; 134,3
—	18 juin, Nantes, <i>R. I. D. M.</i> , XXVII, 218. . .	206,5 ; 221,4 ; 226,1
—	12 juillet, Cass. Civ., S. 1910, 1, 473 ; D. 1910, 1, 513 ; <i>R. I. D. M.</i> , XXVI, 147.	186,8 ; 215,2
—	25 juillet, Nantes, <i>R. I. D. M.</i> , XXVI, 469. . .	186,8
—	28 juillet, Le Havre, <i>R. I. D. M.</i> , XXVI, 327. . .	149,2
—	14 novembre, Marseille, <i>R. I. D. M.</i> , XXVI, 821. . .	20,4
—	21 novembre, Alger, <i>R. I. D. M.</i> , XXVI, 459. . .	225,1
—	5 décembre, Cass. Civ., S. 1911, 1, 129.	6,3
—	8 décembre, Cannes, D. 1911, 5, 17.	187,1
1911.	16 janvier, Aix, <i>R. I. D. M.</i> , XXVI, 660.	6,3
—	1 ^{er} février, Rouen, <i>R. I. D. M.</i> , XXVII, 29 . . .	20,5
—	10 avril, Marseille, <i>R. I. D. M.</i> , XXVI, 828 . .	20,4
—	29 mai, Rouen, <i>R. I. D. M.</i> , XXVII, 674.	225,1
—	31 juillet, Rennes, <i>R. I. D. M.</i> , XXVIII, 24. . .	186,8
1912.	13 février, Rennes, <i>R. I. D. M.</i> , XXVII, 680. . .	6,3
—	6 mars, Cass. Civ., <i>R. I. D. M.</i> , XXVII, 799. . .	6,3
—	8 mai, Aix, J. M., 1913, 1, 45	20,4
—	30 juillet, Rouen, <i>R. I. D. M.</i> , XXIX, 197.	225,1
—	30 septembre, Rouen, <i>R. I. D. M.</i> , XXVIII, 579. . .	20,4
—	18 novembre, Bordeaux, <i>R. I. D. M.</i> , XXVIII, 685. . .	20,4
1913.	8 février, Cass. Crim., S. 1915, 1, 81.	146,6
—	19 février, Cass. Civ., <i>R. I. D. M.</i> , XXVIII, 675. . .	149
—	23 avril, Marseille, <i>R. I. D. M.</i> , XXIX, 241. . .	6,3 ; 123,1
—	2 mai, Bordeaux, <i>R. I. D. M.</i> , XXIX, 755.	146,5
—	6 mai, Marseille, J. M., 1913, 1, 299	20,3
—	29 mai, Le Havre, <i>R. I. D. M.</i> , XXIX, 61.	149,6
—	2 juillet, Rouen, <i>R. I. D. M.</i> , XXIX, 526.	206,9 ; 206,12
—	24 novembre, Cass. Req., D. 1915, 1, 113 . . .	20,5
1914.	21 janvier, Nantes, <i>R. I. D. M.</i> , XXIX, 751. . .	186,8

—	21 janvier, Tr. civil de Nantes, D. 1915, 2, 87. . .	20,5
—	24 janvier, Le Havre, <i>R. I. D. M.</i> , XXIX, 911. . .	225,1
—	10 février, Le Havre, <i>R. I. D. M.</i> , XXX 67. . .	6,3
—	18 février, Aix, J. M., 1915-16, 1, 137.	20,3
—	9 mars, Aix, <i>R. I. D. M.</i> , XXX, 55.	20,4
—	23 octobre, Marseille, J. M., 1915-16, 1, 101. . .	6,3
1915.	3 février, Rouen, <i>R. I. D. M.</i> , XXX, 32.	225,1
—	25 mars, Rennes, <i>R. I. D. M.</i> , XXX, 229.	225,1
—	30 décembre, Bordeaux, <i>R. I. D. M.</i> , XXX, 354. . .	225,1
1916.	11 janvier, Marseille, J. M., 1917, 1, 26.	20,4
—	25 mai, Aix, J. M., 1917, 1, 197.	10
1917.	5 mars, Nîmes, D., 1918, 2, 53.	38
1919.	7 mai, Cass. Civ. <i>Gaz. du Palais</i> du 7 juin 1919. .	186,2

II. — ALLEMAGNE

1877.	5 mars, Trib. de 1 ^{re} instance de Brême, <i>Clunet</i> , 1878, p. 627.	77
1886.	12 juillet, Trib. de l'Empire, <i>Clunet</i> , 1887, p. 339. .	73,2
1900.	10 nov., Trib. de l'Empire, <i>R. I. D. M.</i> , XVI, 523. .	73,6
1902.	17 février, Trib. sup. hanséatique, <i>R. I. D. M.</i> , XVII, 609.	146,5
—	28 février, Trib. sup. hanséatique, <i>R. I. D. M.</i> , XVIII, 364.	15,5
1906.	12 novembre, Trib. sup. hanséatique, <i>R. I. D. M.</i> , XXII, 666.	73,2
1907.	17 avril, Trib. sup. hanséatique, <i>R. I. D. M.</i> , XXIII, 397.	15,4
1909.	21 avril, Trib. sup. hanséatique, <i>R. I. D. M.</i> , XXV, 105.	73,6
—	15 octobre, Trib. de l'Empire, <i>R. I. D. M.</i> , XXVI, 73.	15,4
1910.	16 février, Trib. de l'Empire, <i>R. I. D. M.</i> , XXVI, 371.	73,6
—	3 mai, Trib. sup. hanséatique, <i>R. I. D. M.</i> , XXVI, 377.	6,3

III. — AUTRICHE

1908. 25 novembre, Trib. com. et marit. de Trieste,
R. I. D. M., XXVI, 81. 6,3

IV. — BELGIQUE

1881. 24 novembre, Cass., S. 1882, 5, 18. . . . 151,1; 153,1
 1883. 29 nov., Bruxelles, Jur. Anv., 1884, 1, 148. . . 225,3
 1884. 21 nov., Bruxelles, Jur. Anv., 1885, 1, 123. . . 206,7
 1885. 12 novembre, Cass., S. 1887, 4, 9. 6,3
 1886. 22 janvier, Anvers, *R. I. D. M.*, I, 544. . . . 146,5
 — 14 juil., Bruxelles, *R. I. D. M.*, II, 196. . . 145,3; 146,5
 1888. 4 avril, Bruxelles, Jur. Anv., 1888, 1, 243. . . 225,3
 1892. 23 juillet, Anvers, *R. I. D. M.*, VIII, 131. . . 190,4
 210,1; 235,8; 238,3; 239,3; 245,9
 1894. 18 décembre, Gand, *R. I. D. M.*, XI, 776 . . . 15,1
 1896. 19 mars, Cass., *R. I. D. M.*, XI, 776 15,1
 — 14 juillet, Anvers, *R. I. D. M.*, XII, 527. . . 146,5
 1899. 27 juillet, Anvers, *R. I. D. M.*, XV, 211. . . . 221,1
 226,1; 236,1; 237,3
 1900. 7 juin, Bruges, *R. I. D. M.*, XVI, 218. . . . 194,1
 210,2; 238,5; 238,9
 — 7 juin, Anvers, *R. I. D. M.*, XVI, 236. . . . 6,3
 1901. 20 avril, Anvers, *R. I. D. M.*, XVI, 849. . . 235,10
 236,1; 238,4
 1902. 2 juillet, Bruxelles, *R. I. D. M.*, XVIII, 379. . 235,10
 1903. 30 janvier, Anvers, *R. I. D. M.*, XVIII, 720. . 206,7
 238,3; 239,3
 1904. 12 mars, Gand, *R. I. D. M.*, XX, 99. . . . 231,2; 238,5
 — 13 juin, Cass., *R. I. D. M.*, XX, 433. . . . 238,5
 1905. 23 nov., Bruxelles, *R. I. D. M.*, XXI, 503. . . 225,3
 1907. 27 juin, Ostende, *R. I. D. M.*, XXIV, 105. . . 186,3
 — 5 février, Anvers, *R. I. D. M.*, XXIII, 695. . . 225,3
 1909. 31 mars, Anvers, *R. I. D. M.*, XXV, 683. . . 173,1
 1911. 22 mai, Bruxelles, *R. I. D. M.*, XXVII, 115. . . 23,2
 — 1^{er} juillet, Gand, *R. I. D. M.*, XXVIII, 414. . . 147,11
 1912. 3 décembre, Bruxelles, *R. I. D. M.*, XXVIII,
 871 123,1
 1913. 2 mai, Bruges, *R. I. D. M.*, XXIX, 755. . . . 225,3

V. — BRÉSIL

1889. 14 août, Suprême tribunal de Justice, *R. I.*
D. M., V, 534. 231,2

VI. — DANEMARK

1884. 3 septembre, Trib. marit. de Copenhague, *R.*
I. D. M., III, 348. 213,3
1905. 1^{er} décembre, Trib. marit. de Copenhague, *R.*
I. D. M., XXIII, 120. 73,2
1907. 7 février, Cour Suprême de Copenhague, *R. I.*
D. M., XXIII, 895. 23,2

VII. — ÉGYPTÉ

1897. 6 mai, Alexandrie, *R. I. D. M.*, XIII, 717. . . 15,1
1902. 19 novembre, Alexandrie, *R. I. D. M.*, XIX,
607. 6,3
1905. 13 déc., Alexandrie, *R. I. D. M.*, XXII, 215. 225,1
1906. 28 mars, Alexandrie, *R. I. D. M.*, XXII, 372. 215,1

VIII. — ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE

1886. 10 mai, Cour Suprême (Navire, « City of Nor-
wich »), *R. I. D. M.*, II, 187. 48,3
— 190,4; 191,4; 237,3
— 10 mai, Cour Suprême (Navire: « The Great
Western »), *R. I. D. M.*, II, 457. . . 75,1; 212,3
1887. 10 octobre, Cour d'appel de New-York, *R. I.*
D. M., III, 624. 13
1889. 5 mars, Cour Suprême, *Glunet*, 1890, p. 153. . . 23
1891. 3 septembre, Cour Suprême de Massachusetts,
R. I. D. M., VII, 456. 13
1903. 1^{er} juillet, Cour d'appel du 2^e circuit, *R. I. D. M.*,
XIX, 621. 23
— 15 juillet, Cour du district est de Pensylvanie, *R.*
I. D. M., XIX, 623. 23
— 19 octobre, Cour Suprême, *R. I. D. M.*, XIX,
782. 23

1905.	5 avril, Cour du district est de Pensylvanie, <i>R. I. D. M.</i> XXI, 141.	73,4
—	23 juin, Cour d'Appel du 2 ^e circuit, <i>R. I. D. M.</i> , XXI, 521.	191,4 ; 202,1 ; 227,1
1906.	11 janvier, Cour d'Appel du 3 ^e circuit, <i>R. I. D. M.</i> , XXII, 111.	73,4
—	26 fév., Cour d'Appel du 2 ^e circuit, <i>R. I. D. M.</i> , XXII, 224.	23
—	2 avril, Cour Suprême, <i>R. I. D. M.</i> , XXII, 107.	23,3
1913.	18 février, Cour du district est de Wisconsin, <i>R. I. D. M.</i> , XXIX, 112.	213,3
—	14 novembre, Cour du district sud de New- York, <i>R. I. D. M.</i> , XXIX, 824	23,3 ; 176,2

IX. — GRANDE-BRETAGNE

1886.	23 mars, Haute Cour de Justice, <i>R. I. D. M.</i> , II, 62.	15,4
—	13 avril, Haute Cour de Justice, <i>R. I. D. M.</i> , VII, 576.	57,3
—	6 décembre, Haute Cour de Justice, <i>R. I. D. M.</i> , XIV, 540.	23,2
1893.	3 juillet, Haute Cour de Justice, <i>R. I. D. M.</i> , IX, 252	57,3
1894.	22 juin, Chambre des Lords, <i>R. I. D. M.</i> , X, 461.	148,3
1895.	5 nov., Haute Cour de Justice, <i>R. I. D. M.</i> , XI, 630	23,2
1902.	19 novembre, Haute Cour de Justice, <i>R. I. D. M.</i> , XVIII, 710.	23,2
1905.	21 déc., Cour de Justice, <i>R. I. D. M.</i> , XXI, 501.	127,3
1907.	25 mars, Cour Suprême de Judicature, <i>R. I.</i> <i>D. M.</i> , XXII, 828.	127,3
1908.	28 février, Chambre des Lords, <i>R. I. D. M.</i> , XXIII, 683.	127,3
1909.	23 juillet, Haute Cour de Justice, <i>R. I. D. M.</i> , XXV, 250	6,3
1911.	19 mai, Haute Cour de Justice, <i>R. I. D. M.</i> , XXVI, 841	15,4

- 26 juillet, Haute Cour de Justice, *R. I. D. M.*,
XXVII, 245 176,1
— 22 novembre, Cour Suprême de judicature, *R.*
I. D. M., XXVII, 373 22,5
1912. 29 janvier, Cour Suprême de judicature, *R. I.*
D. M., XXVII, 728 15,4
— 19 avril, Haute Cour de Justice, *R. I. D. M.*,
XXVII, 876. 15,5
— 1^{er} nov. Haute Cour de Justice, *R. I. D. M.*,
XXVIII, 407 22,4 ; 176,4

X. — GRÈCE

1901. 23 janvier, Syra, *R. D. I. M.*, XVII, 364. 6,3
1907. — Patras, *Clunet*, 1912, p. 490. 6,3
1908. — Athènes (n° 1414), *R. I. D. M.*, XXV,
556 235,5

XI. — ITALIE

1876. 23 mars, Cass. Florence, *Clunet*, 1877, p. 91 . . . 15,1
1887. 23 août, Cass. Turin, *R. I. D. M.*, IV, 337. 76,1 ; 181,1
1892. 23 mai, Gênes, *R. I. D. M.*, IX, 73 9,3
— 29 décembre, Cass. Florence, *R. I. D. M.*, IX, 430. . . 9,3
1894. 10 décembre, Cour d'Appel de Gênes, *R. I. D. M.*,
X, 652 ; s. 1896, 4,9 73,2 ; 76,3 ; 231,2
1895. 29 avril, Messine, *R. I. D. M.*, XI, 488 213,3
1897. 12 mars, Cass. Turin, *R. I. D. M.*, XIII, 214. . . . 245,6
1898. 6 mai, Gênes, *R. I. D. M.*, XIII, 816 236,1
1899. 17 janvier, Cass. Turin, *R. I. D. M.*, XIV, 562. . . 236,1
— 4 décembre, Gênes, *R. I. D. M.*, XVI, 113 205,4
1903. 17 av., Cass. Turin, *R. I. D. M.*, XIX, 478. 152,2 ; 230,3
1904. 25 avril, Gênes, *R. I. D. M.*, XX, 653 237,3
1907. 15 mars, Cour d'Appel de Venise, *R. I. D. M.*,
XXIII, 278 18 ; 123,1
1909. 14 juin, Gênes, *R. I. D. M.*, XXV, 429. 6,3

XII. — NORVÈGE

1905. 15 décembre, Cour Suprême de Christiana, *R.*
I. D. M., XXIII, 128 73,2

XIII. — PAYS-BAS

1883. 1^{er} décembre, Rotterdam, *R. I. D. M.*, I, 257 . . . 15,1
1887. 18 novembre, Cass., *R. I. D. M.*, IV, 471 6,3
1907. 13 février, Trib. de 1^{re} Instance de Dordrecht,
Clunet, 1911, p. 133a 73,2

XIV. — ROUMANIE

1899. 25 septembre, Constantza, *R. I. D. M.*, XV, 835. 6,3

XV. — SUÈDE

1910. 17 déc., Cour Suprême, *R. I. D. M.*, XXVII, 378. 6,3

EXAMEN DOCTRINAL DE LA JURISPRUDENCE

Notes de MM.

N° de
l'ouvrage

ABRAM (B.)	sur Aix, 25 juillet 1908, <i>R. I. D. M.</i> ,	
	XXIV, 37.	149,8; 149,13
BLONDEL	sur Paris, 17 avril 1907, <i>S.</i> 1909, 2, 65.	186,8; 215,2
—	sur Cass. Req., 22 juillet 1896, <i>S.</i> 1897, 1, 81.	146,2;
		146,5; 146,12; 146,13
BOISTEL	sur Cass. Req., 30 octobre 1907, <i>D.</i> 1908,	
	1, 97.	238,2; 238,7; 239,3
CAZALENS (B.)	sur Cass. Civ., 14 février 1870, <i>D.</i>	
	1870, 11, 321.	186,4; 186,5
COHENDY	sur Rennes, 21 décembre 1887, <i>D.</i> 1889,	
	2, 145.	76,3; 77,4; 141,3; 141,6
DENISSE	sur Cass. Civ., 3 juillet 1905, <i>Pand. franç.</i> ,	
	1906, 1, 85.	206,6; 206,8
LABBÉ (J.-E.)	sur Cass. Civ., 21 avril 1874, <i>S.</i> 1875,	
	1, 97.	73,8
—	sur Caen, 12 juillet 1870, <i>S.</i> 1871, 1, 57.	77,4
LE POITTEVIN (G.)	sur Cass. Civ., 12 juillet 1910,	
	<i>D.</i> 1910, 1, 513.	186,8; 215,2
LEVILLAIN	sur Cass. Civ., 18 mars 1878, <i>D.</i> 1878, 1, 193.	18,3;
		124,2; 125,1
—	sur Caen, 16 juillet 1879, <i>D.</i> 1881, 2, 172.	15,1
—	sur Cass. Civ., 2 avril 1884, <i>D.</i> 1884, 1, 449.	143,1; 144,3
—	sur Cass. Civ., 4 novembre 1891, <i>D.</i> 1892, 1, 401.	77; 77,4
—	sur Bordeaux, 19 janvier 1894, <i>D.</i> 1896, 2, 257. .	147,1
—	sur Cass. Civ., 18 juillet 1895, <i>D.</i> 1897, 1, 585.	73,2;
		77,4; 141,6

- sur Cass. Req., 24 novembre 1897, D. 1900, 1, 345. 73,2 ;
231,2 ; 231,4
- sur Cass. Civ., 31 juillet 1899, D. 1901, 1, 441. . . . 231,4
- sur Cass. Civ., 3 juillet 1905, D. 1906, 1, 321. 206,8 ;
206,17 ; 248,1
- sur Paris, 17 avril 1907, D. 1909, 2, 361. . . . 186,8 ; 215,2
- LYON-CAEN (CH.) sur Cass. Civ., 27 février 1877, S.
1877, 1, 209. 17,1
- sur Cass. Civ., 10 juin 1879, S. 1881, 1, 457. . . . 202,3
- sur Cass. Req., 13 février 1882, Rev. Crit., 1882,
p. 520 214,10 ; 237,3
- sur Cass. Civ., 2 avril 1884, S. 1885, 1, 25. 143,1 ; 144,4
- sur Bordeaux, 15 février 1887, Rev. Crit., 1888,
p. 353. 245,2
- sur Cass. Civ., 1^{er} mars 1887, S. 1887, 1, 121 6,3
- sur Aix, 8 novembre 1887, Rev. Crit., 1889, p. 609. 233,1
- sur Cons. d'Etat, 18 novembre 1887, Rev. Crit.,
1888, p. 354. 185,2
- sur Rennes, 21 décembre 1887, S. 1888, 2, 25. 77,5 ; 141,3
141,6
- sur Rennes, 21 décembre 1887, Rev. Crit., 1889,
p. 622. 77,5 ; 141,6
- sur Cass. Civ., 31 juillet 1888, S. 1888, 1, 465. . . . 6,3
- sur Cass. Civ., 4 nov. 1891, S. 1892, 1, 69. 77
- sur Cass. Civ., 4 novembre 1891, Rev. Crit., 1893,
p. 257. 77,5
- sur Rouen, 6 juillet 1892, Rev. Crit., 1893, p. 259. 77,5
- sur Rouen, 21 juin 1893, Rev. Crit., 1894, p. 484. 77,5
- sur Marseille, 27 avril 1893, Rev. Crit., 1894,
p. 486 236,5
- sur Cass. Civ., 18 juillet 1895, S. 1895, 1, 305. 73,2 ; 141,6
- sur Cass. Civ., 18 juillet 1895, Rev. crit., 1896,
p. 481. 77,5 ; 141,2
- sur Cass. Civ., 23 juin 1896, S. 1898, 1, 209. 15,1 ; 119,5
- sur Cass. Req., 21 octobre 1896, Rev. Crit., 1898,
p. 466 244,2
- sur Le Havre, 23 juin 1899, Rev. Crit., 1900,
p. 513. 206,6

— sur Cass. Civ., 31 juillet 1899, Rev. Crit., 1900, p. 515.	231,4
— sur Douai, 23 novembre 1899, Rev. Crit., 1901, p. 449.	238,2
— sur Cass. Req., 28 février 1900, S. 1900, I, 209.	146,12 147,3
— sur Marseille, 22 janvier 1901, Rev. Crit., 1902, p. 530.	191,1 ; 206,6
— sur Poitiers, 21 février 1901, Rev. Crit., 1902, p. 531.	243,2
— sur Marseille, sentence arbitrale, 2 décembre 1901, Rev. Crit., 1903. p. 527	149,1
— sur Rouen, 28 janvier 1903, Rev. Crit., 1904, p. 513.	77,5
— sur Cons. d'Etat, 4 mars 1904, Rev. Crit., 1905, p. 513	185,2
— sur Paris, 17 mars 1904, Rev. Crit., 1904, p. 528.	149,1
— sur Tr. Civil de la Seine, 4 juillet 1904, Rev. Crit., 1907, p. 524.	186,8
— sur Cass. Req., 15 février 1905, S. 1905, I, 29.	73,2 ; 78,1
— sur Cass. Civ., 3 juillet 1905, S. 1905, I, 385.	206,6 ; 206,8
— sur Cass. Civ., 3 juillet 1905, Rev. Crit., 1906, p. 513.	206,6
— sur Dunkerque, 29 mai 1906, Rev. Crit., 1907, p. 513	238,2
— sur Douai, 29 novembre 1906, Rev. Crit., 1908, p. 515.	238,2
— sur Marseille, 29 novembre 1906, Rev. Crit. 1908, p. 513	180,1
— sur Cass. Req. 30 octobre 1907, S. 1908, I, 113.	238,2 ; 238,7 ; 238,8 ; 239,2
— sur Cass. Req. 30 octobre 1907, Rev. Crit., 1909, p. 577.	238,8
— sur Aix, 25 juillet 1908, Rev. Crit., 1909, p. 579.	149,1
— sur Cass. Civ., 12 juillet 1910, S. 1910, I, 473.	186,8 ; 215,2.
MASSÉ (G.) sur Cass. Req., 4 juillet 1864, S. 1864, I, 473	177,3

RIPERT (G.)	sur Cass. Req. 15 février 1905, D. 1908,	
	1. 137	73,2
—	sur Aix, 25 juillet 1908, D. 1909, 2, 137	149,8
		149,13
—	Cass. Req. 24 novembre 1913, D. 1915, 1, 113. .	20,4 ;
		20,5
ROUX (J.-A.)	sur Cass. Crim., 1913, S. 1915, 1, 81. . .	146,6

PRINCIPALES ABRÉVIATIONS

- Ann. de dr. com.* — Annales de droit commercial.
Bull. Com. Mar. Int. — Bulletin du Comité Maritime International.
Bull. de la Soc. de législ. comp. — Bulletin de la Société de législation comparée.
Clunet. — Journal de droit international² privé, fondé et dirigé par Clunet.
D. — Recueil de jurisprudence de Dalloz.
Gaz. du Pal. — Gazette du Palais.
Jur. Anv. — Recueil de jurisprudence d'Anvers.
J. M. — Journal de jurisprudence commerciale et maritime de Marseille.
M. S. A. — Merchant Shipping Act.
Pand. franç. — Pandectes françaises.
Rev. Crit. — Revue critique de législation et de jurisprudence
Rec. de l'Ac. de Toulouse. — Recueil de l'Académie de Toulouse.
R. I. D. M. — Revue internationale de droit maritime.
R. N. — Revue de jurisprudence commerciale et maritime de Nantes.
R. H. — Recueil de jurisprudence commerciale et maritime du Havre.
Rev. pol. et parl. — Revue politique et parlementaire.
S. — Recueil de jurisprudence de Sirey.

DES RESTRICTIONS LÉGALES

A LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

A RAISON DES ACTES ET DES FAITS DU CAPITAINE ET DES GENS DE L'ÉQUIPAGE

INTRODUCTION

1. L'utilité majeure que présente pour un pays, au point de vue de l'intérêt général, la prospérité de sa marine marchande, est une de ces vérités que l'on ne conteste pas. Déjà reconnue, dès une époque très reculée, par les peuples anciens, et notamment par les Romains qui, pour récompenser ce qu'ils considéraient comme un service rendu à l'Etat, accordaient la cité au Latin et à l'affranchi Latin Junien constructeur d'un navire (1), elle s'est manifestée

1 (1). GAIUS, *Institutes*. I, 32 c. ; ULPIN, *Règles*, III, 6 ; GIRARD, *Manuel de droit romain*, p. 109 et 125. — A une époque plus récente, en 1666, on lit dans un Edit de Louis XIV : « Le commerce de la mer est un des plus puissants moyens pour apporter l'abondance pendant la paix et rendre en guerre la force d'un Etat formidable ». — De nos jours, on connaît la fameuse phrase de l'ex-empereur Guillaume II : « L'Avenir de l'Allemagne est sur les mers », et M. GIDE, *Cours d'Economie politique*, p. 273, observe avec raison qu'elle n'est que l'expression d'un sentiment partagé par les gouvernements de tous les pays. — Voy. dans *Le Temps* du 22 mai 1919, l'annonce de la création d'une flotte commerciale suisse à Gênes.

avec une évidence singulière, et sa méconnaissance a eu des conséquences particulièrement graves pendant la grande guerre de 1914.

C'est qu'en effet, l'industrie des transports maritimes constitue une industrie hors de pair qui répond à des intérêts vitaux de l'Etat, tant dans l'ordre économique, que dans l'ordre politique et militaire.

Au point de vue politique, le navire qui promène au loin le pavillon national, contribue très efficacement à l'expansion du nom et de l'influence du pays. D'un autre côté, il saute aux yeux que, pour ce qui est du développement colonial, rien ne saurait, mieux que la vitalité de l'industrie des armements, établir et entretenir, entre la métropole et les colonies, ces relations indispensables et naturelles qui sont en si grande estime chez les Anglais.

Au point de vue de la défense nationale, la flotte commerciale, avant la *Déclaration de Paris* du 16 avril 1856, rendait, en cas de guerre, les plus grands services à l'Etat auquel elle appartenait.

Transformés en *corsaires* après autorisation expresse de leur gouvernement qui, par la *lettre de marque*, leur déléguait momentanément une partie de sa puissance, les navires armés en guerre avaient le droit de ravager la marine et le commerce maritime de l'ennemi, lequel, pour leur protection, se trouvait obligé d'éparpiller ses forces sur toutes les mers, ce qui rendait la lutte plus égale au profit de

l'Etat dont les forces navales étaient inférieures à celles de son adversaire (2). — La course maritime a été abolie par la Déclaration de Paris de 1856, et depuis que l'Espagne et le Mexique, qui alléguaient jusqu'alors la faiblesse de leur marine de guerre, y ont respectivement adhéré en 1907 et en 1909, il ne reste plus que les Etats-Unis qui n'aient pas encore renoncé à la course (3). Cependant, les navires de commerce n'ont pas cessé, pour cela, de présenter des intérêts d'ordre militaire. D'abord, comme le dit expressément l'article 103 du Code *italien* pour la marine marchande : « sauf les engagements pris par l'Etat dans la convention de Paris du 16 avril 1856, l'armement en course pourra être autorisé contre les puissances qui n'ont pas adhéré à cette convention, ou qui s'en départiraient, à titre de représailles contre les prises opérées au préjudice de la marine marchande nationale ». — En second lieu, la flotte commerciale est une pépinière de marins militaires. C'est dans cette flotte que ces marins se recrutent en grande partie dans les pays, comme la France, où

(2). On connaît les grandes pertes infligées par l'*Alabama* et par d'autres corsaires confédérés, pendant la guerre de Sécession, à la marine marchande des Nordistes, lesquels durent vendre à des étrangers, pour les rendre neutres, plusieurs centaines de leurs navires s'élevant à environ 775.000 tonnes — Voy. BONFILS et FAUCHILLE, *Manuel de droit international public*, n° 1384. Cpr. *ibid.*, n° 1377.

(3). Le Japon a adhéré à la Déclaration de Paris en décembre 1886. Voy. le *Journal officiel* du 14 janvier 1887.

existe l'inscription maritime. Quoi qu'on ait pu dire sur la transformation des navires de guerre et de leur armement qui exigeraient, de nos jours, comme connaissances techniques, plutôt des mécaniciens que des marins, il n'est pas sans avantage, pour les forces navales du pays, d'avoir à leur service des marins professionnels, expérimentés, familiers de la mer, de ses secrets et de ses périls. — En dehors de ce lien si étroit entre les deux marines au point de vue de leur personnel, les navires de commerce présentent encore, en temps de guerre, d'autres intérêts militaires. Ils peuvent être transformés, bien que les conditions modernes de la guerre maritime aient diminué leur importance à cet égard, en croiseurs ou éclaireurs auxiliaires, et peuvent fournir un concours très précieux par leur utilisation comme vapeurs porte-avions, comme navires-hôpitaux et même comme chantiers flottants de réparations pour les avaries des navires de guerre. — Il est inutile enfin d'insister sur les services incalculables que rend la marine marchande en ravitaillant la flotte et l'armée de terre en charbon, en munitions et vivres, ainsi qu'en assurant le ravitaillement de la population civile. Ces services auxquels ont eu recours la France pendant la guerre de Crimée, les Etats-Unis pendant la guerre hispano-américaine, la Grande-Bretagne pendant la guerre du Transvaal, n'ont jamais été aussi précieux que pendant la lon-

gue guerre de 1914, guerre de munitions et d'usure, où les bâtiments de commerce ont joué un des rôles prépondérants en effectuant le transport des armées, des combustibles, des approvisionnements, des canons, des obus (4).

En ce qui concerne les avantages économiques que présente la marine marchande, ils sont multiples et de premier ordre, et font du développement de l'industrie des armements un des principaux facteurs de la prospérité économique d'un pays. — Elle rend, d'abord, les plus grands services à toutes les industries nationales qui reçoivent et écoulent, dans une très large mesure par elle, les matières dont elles ont besoin et les produits qu'elles destinent à l'étranger (5). — Un second avantage que les industries nationales trouvent dans les transports maritimes, c'est qu'en montrant le pavillon national dans les ports les plus lointains, ils leur font une réclame permanente et des plus efficaces. « Le commerce suit le pavillon », dit avec raison un proverbe anglais (*trade follows flag*), et cette réclame du pavillon est à peu près la seule pour les pays qui, comme malheureusement la France, n'ont pas su bien comprendre l'utilité de l'emploi d'un grand nombre de représen-

(4). Sur tous ces avantages de la marine marchande, voy. **PERREAU**, *Cours d'Economie politique*, II, n° 491.

(5). En 1910, le trafic par voie de mer de la France s'élevait à 36 millions de tonnes.

tants de commerce, chargés de la vente, à l'étranger, de leurs produits (6). — Enfin, la prospérité de l'industrie si lucrative des transports maritimes est pour un pays une source abondante de profits contribuant grandement à ce que sa balance des comptes se solde à son crédit, ce qui lui assure un change favorable, présage d'une entrée de numéraire. A cet égard, l'exemple de l'Angleterre est très instructif. Avec une balance du commerce qui penchait, en 1913, du côté des importations pour 6 milliards de francs, elle avait, pourtant, une balance des comptes favorable, et les entrées de numéraire dépassaient les sorties. Le mot de l'énigme c'est que la Grande-Bretagne a de nombreuses créances sur l'étranger. Or, parmi ces créances internationales, ces « importations invisibles », comme on les a appelées, celles provenant de sa marine marchande, qui transporte les deux tiers du tonnage mondial, figurent annuellement pour plus de 2 milliards, tandis que la France, qui ne transporte sur ses propres navires que le quart des marchandises qu'elle importe ou exporte, doit payer de ce chef aux marines étrangères environ 400 millions par an (7).

(6). Voy. *La politique navale*, article paru dans *Le Temps* du 5 février 1919.

(7). Voy. sur cette question, GIDE, *op. cit.*, p. 358 et s. Voy. également, dans *Le Temps* du 14 mai 1919, le résumé d'un exposé fait, à l'Académie des sciences, par M. BERTIN sur la situation de la flotte commerciale française. — Le tribut payé par la France

2. Tous ces immenses services que rend l'industrie de l'armement justifient pleinement la sollicitude dont les pouvoirs publics de tous les pays l'ont toujours entourée, et le protectionnisme maritime auquel ils ont eu recours, plus ou moins efficacement selon les époques, pour en développer ou provoquer l'essor. Les procédés de ce protectionnisme, qui varient dans l'espace, ont surtout varié dans le temps, mais il n'est pas difficile de les répartir si l'on se place successivement avant et après la proclamation presque générale du *principe de l'assimilation des pavillons* (1).

Tant que dura le système de l'inégalité des pavillons, le nationalisme maritime employa surtout des moyens de protection *indirects*, consistant principalement dans des mesures prises à l'encontre des marines étrangères. — C'est d'abord, en Angleterre, le fameux *Act de navigation* de Cromwell du 9 octobre

aux armateurs étrangers a été considérablement augmenté pendant la guerre de 1914, en raison du chiffre énorme des importations, du torpillage d'un grand nombre de navires marchands français et de leur emploi partiel comme auxiliaires de la flotte militaire.

2 (1). Sur ces procédés protecteurs destinés à seconder le progrès de la marine marchande, nous ne pouvons donner ici que des indications extrêmement sommaires, un plus ample examen de la matière dépassant le cadre de notre étude. Pour plus de détails, nous renvoyons au remarquable ouvrage de M. René VERNEAUX, *L'Industrie des transports maritimes*, récompensé par l'Académie des Sciences morales et politiques (V. t. I, p. 1 à 180).

1651 qui réserve aux navires anglais le cabotage et la navigation entre les colonies, ou entre les colonies et la métropole, et qui exclut le tiers pavillon du transport en Angleterre, soit, d'une façon générale, des produits extra-européens, soit même des produits européens, quand ils ne voyagent pas sous le pavillon du pays dont ils sont originaires ; sans compter qu'une double surtaxe frappait les articles introduits par les navires du pays de production, seul droit qui était laissé au pavillon étranger. — C'est ensuite, en France, le système protecteur maritime inauguré par Colbert et à l'abolition duquel nombreux sont encore ceux qui attribuent la décadence de la marine commerciale française. Sans parler de la disposition de l'*Acte de navigation français* du 21 septembre 1793 par lequel la Convention nationale, sous l'inspiration de l'*Act* anglais de 1651, interdisait d'une façon absolue au pavillon étranger la *navigation indirecte*, et qui ne fut jamais appliquée, ce régime de protection réservait aux navires français les navigations suivantes : a) l'*intercourse coloniale*, en vertu du *pacte colonial* de 1670 supprimé définitivement par la loi du 3 juillet 1861 et le décret du 9 juillet 1869 ; b) le *cabotage* sur les côtes de France (décret du 21 septembre 1793, art. 4), y compris, depuis 1889, l'Algérie (loi du 2 avril 1889), auquel la loi du 11 avril 1906, modifiée par celle du 6 décembre 1917, assimile en principe, le *remorquage*, et enfin c) la *pêche cô-*

tière (loi du 1^{er} mars 1888). D'un autre côté, des *surtaxes de pavillon*, c'est-à-dire des droits de douane supplémentaires, frappaient les marchandises importées sous tiers pavillon, et des *droits de tonnage*, calculés d'après leur jauge, étaient imposés aux navires étrangers, lesquels, sous prétexte d'usage des quais, payaient des droits à peu près trois fois plus élevés que ceux qui étaient établis sur les navires français.

Mais à partir de la seconde moitié du xix^e siècle, on considéra que ces vieux moyens de protection qui consistaient à sévir contre les marines étrangères, n'étaient plus en harmonie avec les idées de l'époque. L'Angleterre, la première, après une grande enquête de cinq mois (mars-juillet 1847), établit, à partir du 1^{er} janvier 1850 (loi du 26 juin 1849), un système diamétralement opposé à celui de l'*Act du Protecteur*, le système de l'*assimilation des pavillons*. Elle fut suivie de près par la France qui, d'abord par la voie conventionnelle, et plus tard d'une manière générale par la loi du 19 mai 1866, ne tarda pas à adopter le principe nouveau. Actuellement, si l'on fait abstraction, d'une part du privilège que plusieurs pays accordent au pavillon national pour certaines navigations (cabotage, remorquage, pêche côtière), et d'autre part, de la loi russe du 12 juin 1901 qui maintient les droits de tonnage, et de la loi espagnole du 14 juin 1909 qui a rétabli les surtaxes de pavillon,

on peut dire que le principe d'égalité est unanimement admis.

Est-ce à dire que tous les pays ont renoncé à s'intéresser à leur marine marchande, et qu'ils l'ont laissée supporter par ses propres moyens seuls la concurrence étrangère ? Non pas. La protection existe toujours, seulement les moyens de protection ont changé. Au lieu de « l'armure gothique et rouillée » des taxes spéciales, des droits de douane supplémentaires ou de l'interdiction de la navigation indirecte, on a recours de nos jours à des *subsides directs*, procédé fort coûteux et qui pèse lourdement sur le budget des Etats qui le pratiquent. C'est ainsi qu'on accorde à l'armement des *primes à la navigation* dont les conditions d'obtention et le mode de calcul varient dans les différents pays, et qui portent le nom de *compensations d'armement* en France, où elles s'élevaient en 1912 à plus de 19 millions de francs, dont 15 pour les navires à vapeur et 4 pour les navires à voiles (2). Elles sont pratiquées, en dehors de la France, en Autriche-Hongrie, au Chili, en Espagne, aux Etats-Unis, en Italie, au Japon, au

(2) Voy. COLSON, *Statistique des transports*, 1915. — Les lois dites sur la marine marchande, qui établissent des primes payées par l'Etat, sont, en France, assez nombreuses. La plus récente est celle du 19 avril 1906 laquelle, d'après son article 14, a atteint son terme le 19 avril 1918. Elle n'a pas été renouvelée, et le gouvernement a même déclaré qu'elle ne le serait pas. Voy. dans *Le Temps* du 30 décembre 1918, une lettre du président du Comité central des armateurs de France à M. le président du Conseil.

Mexique, au Pérou, au Portugal. — C'est ainsi encore qu'on accorde des *subventions postales* aux compagnies de navigation dont les paquebots-poste remplissent certaines conditions, et qui s'engagent à maintenir des lignes régulières entre certains ports déterminés et à effectuer certains transports d'Etat, notamment celui des Postes. Ces subventions sont la rémunération d'un service rendu, mais comme elles le rémunèrent trop largement, elles constituent, en réalité, un subside déguisé. Pratiquées par presque tous les pays et plus anciennes que les primes, les subventions ont un caractère de généralité que ne possèdent pas ces dernières, qui sont ignorées, par exemple par l'Angleterre, alors que ce même pays dépensait, en 1902, 556.500 livres sterling pour les subventions postales. En France, où elles sont plus fortes que dans les autres Etats, elles s'élevaient en 1912 à 26 millions de francs. — Enfin, la marine marchande bénéficie, dans quelques pays, de certains autres avantages, tels que les prêts gratuits consentis aux compagnies (Autriche-Hongrie, Russie) (3), le

(3) En France, une loi du 13 avril 1917, *tendant à l'augmentation de la flotte de charge française*, permet à l'Etat de consentir aux armateurs français de la métropole et des colonies, jusqu'à l'expiration des dix-huit mois qui suivront la signature de la paix, des avances jusqu'à concurrence de 160 millions de francs, dont 60 millions affectés à l'achat et 100 millions affectés à la construction de navires de charge à propulsion mécanique. Ces avances sont productives d'un intérêt de 6 o/o, mais pour toute la période pendant laquelle ils ont pratiqué la navigation coloniale, les ar-

remboursement de certains droits payés par elles, comme ceux du Canal de Suez (Autriche-Hongrie, Etats-Unis, Russie, Suède), le régime particulier des ports britanniques qui permet de favoriser les navires anglais, les tarifs combinés des chemins de fer en Allemagne, lesquels, constituant, vu la modération de leur taux, une sorte de prime à l'exportation, augmentent le trafic allemand et, par là, profitent aux compagnies de navigation allemandes, spécialement à la *Levant Linie* et à l'*Ost Afrika Linie*, et de quelques autres avantages encore dérivant des procédés les plus divers.

3. Tels sont les régimes spéciaux par lesquels toutes les puissances maritimes essaient de favoriser le développement de leur marine marchande. Pourtant, si ingénieux qu'ils soient, ces systèmes de protection ne suffisent pas, à eux seuls, pour stimuler l'esprit d'entreprise des armateurs. Ils ne les protègent que contre la concurrence étrangère. Or, les difficultés de la lutte internationale ne sont ni les seules, ni peut-être les principales que doit envisager l'armement maritime. De très grands dangers lui sont attachés et présentent un caractère de gravité tellement exceptionnel, que cette industrie nécessite, de la part du législateur, des faveurs particulières lui

mateurs jouissent, sur les intérêts qu'ils doivent payer, d'une ristourne de 2 o/o, laquelle est supportée moitié par l'Etat, moitié par les colonies (art. 1 et 2).

permettant, non plus de tenir tête à la rivalité des marines étrangères, mais de supporter les risques qui lui sont inhérents. C'est qu'en effet, ces risques se chiffrent parfois par millions. Qu'on suppose un simple petit voilier (car ce ne sont pas toujours les plus grands navires qui causent les plus grands dommages) abordant par sa faute et coulant un de ces paquebots montres modernes qui constituent de véritables villes flottantes. Quelle responsabilité écrasante pour le propriétaire du voilier abordeur, quels énormes préjudices n'aurait-il à réparer, — préjudices des propriétaires du navire abordé, de son équipage, de ses passagers, des propriétaires de sa cargaison ! Tout cela représente des millions, et il devrait les payer, car il est le préposant du capitaine en faute, tenu, comme tel, à raison des faits illicites de ce dernier (art. 1384 § 3 C. civ.), et en vertu du principe général, établi par l'article 2092 du Code civil, *qui s'oblige, oblige le sien*. C'est pour lui la ruine, la saisie de tous ses biens, de son foyer domestique, de son mobilier, c'est la misère pour sa femme, pour ses enfants. Est-ce équitable, et cela est-il de nature à encourager l'armement ? L'application pure et simple, sur mer, des règles sur la préposition, avec, comme conséquence, une responsabilité indéfinie du fait des préposés maritimes, tiendrait les capitaux à l'écart de l'industrie des transports par mer, surtout dans un pays comme la France où l'esprit d'entre-

prise est très timide, et les autres industries seraient les premières à en souffrir, car elles ne pourraient plus ni se procurer facilement et à un prix de transport modéré les matières premières qui leur sont nécessaires, ni exporter les produits qu'elles destinent aux marchés lointains.

Aussi, les législateurs de tous les pays sont-ils intervenus, soit pour restreindre la responsabilité des propriétaires de navires à raison des faits du capitaine, soit même, dans certains cas, peu nombreux mais très importants, pour l'effacer complètement.

Des raisons particulières que nous aurons à examiner par la suite, veulent aussi que le capitaine, qui joint à sa qualité de préposé celle de mandataire du propriétaire du navire, ne puisse pas l'obliger au delà d'une certaine limite par les engagements qu'il contracte dans l'exercice de ses fonctions.

4. Cette universalité de la limitation légale de la responsabilité des armateurs à raison d'actes et de faits dont ils devraient être tenus indéfiniment, d'après le droit commun, en leur qualité de mandants et de commettants, nous avertit, selon la juste remarque de M. Ripert, « que nous touchons à un des principes fondamentaux du droit maritime » (1). Partout on a considéré que les préposés de mer ne

4 (1) RIPERT, I, n° 1124.

sauraient engager la responsabilité du propriétaire du navire d'une façon illimitée, et que seule une partie de ses biens devrait se trouver tenue de leur chef, ou bien l'ensemble de son patrimoine, mais seulement dans une certaine mesure déterminée par la loi.

Tel est le principe unanimement admis par les pays maritimes. Seulement quand il s'agit de l'appliquer pratiquement et d'en organiser le fonctionnement, les différentes législations ne présentent plus le même accord. Néanmoins, si l'on néglige certaines divergences, en somme secondaires, et qui ne sont, en définitive, que des variantes d'une même conception, on peut dire que deux systèmes principaux régissent la matière de la limitation de responsabilité, — celui du continent, qui est aussi adopté par l'Amérique, et celui de la Grande-Bretagne.

Le système *américo-continental* divise fictivement les biens de l'armateur en deux parts, auxquelles, dans un but de commodité, on donne les noms de *fortune de mer* et de *fortune de terre*, et dont la première, — la *fortune de mer* ou *fortune flottante*, — composée principalement du navire qui a occasionné les dettes et du fret que ce navire gagne, est seule à répondre des faits et des actes du capitaine et de l'équipage, tandis que la seconde, — la *fortune de terre*, — qui comprend l'universalité du patrimoine de l'armateur moins sa fortune flottante, est à l'abri

de toutes poursuites de ce genre (2). Dans cette conception, le gage des créanciers maritimes dépend principalement du sort du navire à l'occasion duquel leurs droits sont nés, et pour que leur recours devienne complètement, ou presque complètement illusoire, il suffit de supposer que le navire est au fond de l'eau et que le fret gagné par ce navire est de peu d'importance, ou, mieux encore, qu'il n'en est pas dû, par exemple parce que le navire voyageait sur lest ou que sa cargaison a totalement péri par cas fortuit (art. 302 C. com.).

Le système *britannique* est tout autre. Abstraction faite de cette importante particularité qu'il ne restreint en aucune façon la responsabilité dérivant des obligations contractuelles du capitaine, dans le cas où il admet la limitation, c'est-à-dire pour les faits illicites des préposés maritimes, il la fixe, d'une manière forfaitaire, à une somme calculée d'après le tonnage du navire ayant occasionné les dettes maritimes, et qui, d'après une évaluation arbitraire, aujourd'hui plus inexacte encore qu'à l'origine, est censée représenter la valeur moyenne du tonnage anglais. Dans cette conception, la propriétaire du navire est personnellement tenu sur tous ses biens,

(2) L'expression *fortune de terre* semble provenir d'un règlement de procédure consulaire de Valence, postérieur à l'an 1283, qui parle des *biens de terre (de casa)* du propriétaire du navire (*infra*, n° 41). Voy. Romain de SÈZE, p. 4.

mais seulement dans la limite du forfait légal, des faits fautifs du capitaine et des gens de l'équipage. La garantie des créanciers est indépendante de la perte ou de la dépréciation du navire à bord duquel a été commis le fait illicite qui a donné lieu à l'obligation, car ils ont pour gage non plus uniquement, comme dans le système précédent, le navire et son fret, mais, jusqu'à concurrence du forfait légal, l'ensemble du patrimoine de l'armateur, — que le navire ait péri ou qu'il soit sauf, qu'un fret soit dû ou non.

On présente parfois ces deux systèmes d'une manière succincte en disant, avec moins d'exactitude que de commodité, que la conception américano-continentale réduit la responsabilité de l'armateur à la valeur du navire *après* l'accident, tandis que, dans la conception anglaise, elle est déterminée d'après la valeur du navire *avant* l'accident.

5. Ainsi, nous voyons tous les pays s'intéresser d'une façon particulière, à raison de son caractère d'utilité publique, à la prospérité de leur marine marchande, et l'entourer de mesures spéciales de faveur, destinées, soit — comme les différents systèmes protecteurs que nous avons rapidement passés en revue — à lui permettre, sur le terrain international, d'affronter avec succès la concurrence des marines étrangères, soit encore et surtout — et c'est le but du principe tutélaire de la limitation de la responsabilité, « clef de voute du droit maritime » — à la

protéger contre les énormes risques qui sont inhérents à cette industrie.

Pourtant, cette dernière protection n'a pas paru suffisante aux amateurs, lesquels, à partir du milieu du xix^e siècle, ont commencé à trouver qu'elle était trop étroite et que leur responsabilité était encore trop lourde. Il faut reconnaître, il est vrai, que leur désir d'une diminution plus grande de leur responsabilité n'était pas sans correspondre à une réduction de la rémunération de leurs services, malgré une aggravation de leurs risques. En effet, les conditions de la navigation eurent à connaître, pendant le siècle dernier, des modifications profondes rendant plus dures les obligations des armateurs. D'une part, la multiplicité et la complication de plus en plus grandes des appareils des navires, l'emploi, à leur bord, d'un personnel toujours plus nombreux, par conséquent plus difficile à surveiller, la rapidité avec laquelle doivent s'effectuer l'embarquement, l'arrimage, le déchargement des marchandises, tout cela a augmenté les chances d'erreurs et de fautes, donc les dommages éventuels à réparer, et si l'on ajoute à cette constatation cette considération que les cargaisons transportées par un même navire représentent de nos jours, en tonnes, un chiffre infiniment plus élevé que celui de jadis, il est aisé de comprendre pourquoi la responsabilité des armateurs est devenue plus rigoureuse qu'autrefois ; d'autant plus

rigoureuse, qu'à raison de l'augmentation considérable du tonnage et de la valeur des bâtiments modernes, les armateurs se sont trouvés obligés, en fait, dans une mesure bien plus large que dans le passé, puisque c'est le navire, ou sa valeur présumée, qui est pris comme base de la limitation légale de leur responsabilité. D'un autre côté, s'il est vrai que tous les prix de transport ont diminué dans le courant de la deuxième moitié du XIX^e siècle, cette baisse n'a été dans aucun mode de transport aussi considérable que dans la navigation maritime. Si l'on se place avant la guerre de 1914, on constate que le fret atteignait, en moyenne, le cinquième de son taux d'il y a cinquante ans, s'élevant seulement, pour certains parcours, à quelques millimes par tonne kilométrique et même parfois à des fractions de millime ; comme on l'a dit, il était devenu « incompréhensible ».

Aussi, devant cette aggravation des conditions d'exercice de leur industrie, les propriétaires de navires ont-ils cherché à réagir, et, ne pouvant plus espérer de la part du législateur de nouvelles faveurs, ou, peut-être, avant de les obtenir, ils ont cherché, dans des conventions, le surcroît de protection qu'ils jugeaient nécessaire. Seulement, qui dit convention dit existence d'au moins deux parties. Il ne leur était donc possible d'obtenir, par la voie contractuelle, les avantages supplémentaires qu'ils désiraient, que

de la part des personnes avec lesquelles ils pouvaient contracter au préalable. Ces personnes étaient les chargeurs. Ils commencèrent alors, à partir du milieu du siècle dernier, et sur l'initiative de leurs confrères d'Angleterre, à insérer dans les connaissements des clauses par lesquelles ils réglementaient conventionnellement leurs obligations résultant du contrat d'affrètement, en substituant à la garantie de droit que la loi leur imposait, une garantie de fait prenant sa source dans l'accord des parties.

6. Ces clauses sont variées.

Par les unes, qui ne sauraient présenter aucune difficulté, constituant de simples clauses pénales, l'armateur fixe à forfait le montant des dommages-intérêts qu'il payera au cas où sa responsabilité serait engagée.

Par d'autres, il renverse le fardeau de la preuve pour le mettre à la charge de l'affréteur ou du destinataire, qui devra ainsi prouver le fait ou la faute qu'il allègue, alors que normalement c'est à l'armateur ou à son représentant, le capitaine, qu'incombe la preuve du vice propre ou de la force majeure. — Tel est l'effet des clauses *que dit être, sans approuver, poids quantité mesure inconnus*, par lesquelles le capitaine remédie aux inconvénients résultant pour lui de ce qu'à cause de la rapidité des opérations du chargement, il signe le connaissement sans pouvoir contrôler les déclarations du chargeur qui y sont

contenues et qui, sans ces clauses, fixeraient l'étendue de l'obligation de livraison. — Tel est encore, d'après la jurisprudence, l'effet des clauses exonérant le transporteur de certaines avaries (casse, coulage, rouille, échauffement, etc.), ou de certaines causes de perte, d'avarie ou de retard (vol, incendie, grèves, etc.).

Un troisième genre de clauses excluent la responsabilité de l'armateur à raison de ses fautes personnelles. Ces conventions qui paraissent être de beaucoup plus graves que celles qui établissent un simple renversement de la preuve peuvent, en réalité, être rapprochées de ces dernières, une jurisprudence bien établie leur assignant pratiquement le même effet, en prohibant l'exonération conventionnelle de la responsabilité délictuelle (art. 1382 C. civ.), et en n'admettant que l'exonération de la responsabilité contractuelle ; ce qui fait que le réceptionnaire aura à prouver la faute de l'armateur, lequel sera déchargé de la preuve du cas fortuit. — Cette solution, à notre sens, critiquable, comme faisant découler de la convention des parties des conséquences contraires à leur volonté, est aussi donnée par les arrêts aux clauses par lesquelles certains connaissements, par exemple ceux de la Cie Fraissinet et de la Cie Mixte (1), exonèrent l'armateur de la

6 (1) Voy TALLAVIGNES D'ANGLES, thèse, p. 43.

responsabilité des fautes de ses *préposés terrestres*. Ils considèrent que la stipulation d'une irresponsabilité complète n'est pas valable quand les agents de terre ont travaillé sous les ordres de l'armateur, et, assimilant, dans ce cas, leur action à celle de l'armateur, ils décident encore que l'unique effet de cette clause de non-responsabilité est de déplacer l'*onus probandi*.

Enfin, une clause d'une application bien plus fréquente est celle qui déclare l'armateur irresponsable des fautes de ses *préposés maritimes*, et qui porte, en anglais, le nom de *negligence clause*. Il n'y a presque pas de connaissement où l'on ne trouve une stipulation conçue dans le sens que voici : « la Compagnie ne répond pas des barateries, fautes ou négligences quelconques du capitaine, du pilote, des marins ou de toute autre personne embarquée à bord du navire, ou chaland, ou gabare, à quelque titre que ce soit » (2). La validité de cette clause a soulevé de longues polémiques. On a prétendu qu'elle était nulle comme contraire à l'ordre public, défense étant faite au commettant de couper le lien de dépendance qui fait rejaillir sur lui les conséquences des actes de ses agents. Mais aujourd'hui la jurisprudence, tant en France que dans la plupart des pays étrangers, reconnaît la validité de cette

(2) Reproduction de l'art. 8 du connaissement de la Cie Générale Transatlantique.

clause et lui fait produire son plein effet, c'est-à-dire l'irresponsabilité totale de l'armateur, et non seulement un simple renversement du fardeau de la preuve (3). A part certaines résistances (Laurin sur

(3) En 1869, le premier avocat général de RAYNAL avait, dans de remarquables conclusions, présenté, devant la Cour suprême, la défense de la *negligence clause*. « Ne comprend-on pas, disait-il, que de même que la Cie des Messageries maritimes restreint le plus possible, d'année en année, le chiffre pour lequel elle assure ses propres paquebots, parce que l'énormité des primes sur un matériel d'une si grande valeur dépasserait l'éventuel probable des risques. et aspire à devenir ainsi son propre assureur, les négociants qui font un grand commerce, avec la Chine par exemple (soies), pourront préférer une diminution sur le fret à la garantie du propriétaire du navire, soit qu'en effet ces négociants trouvent plus de profit à rester aussi leurs propres assureurs, soit que la différence sur le fret leur permette d'assurer eux-mêmes leurs marchandises? » — Mais la *Cour de cassation* refusa alors de rendre une décision de principe (Civ., 20 janvier 1869, S. 1869, I, 101). Elle l'a prise en 1877 (Civ., 14 mars 1877, S. 1879, I, 423), en proclamant la validité de notre clause, et, depuis lors, sauf peut-être en 1887 (Civ., 1^{er} mars 1887, S. 1887, I, 121, note de M. LYON-CAEN), elle ne s'est pas départie, que nous sachions, de sa jurisprudence : Civ., 2 avril 1878, S. 1878, I, 292; 31 juillet 1888, S. 1888, I, 465, note de M. LYON-CAEN et sous-note; Req., 11 décembre 1888, S. 1890, I, 117; Civ., 12 février 1890, S. 1890, I, 201; 20 juillet 1891, S. 1895, I, 404; 11 juillet 1892, S. 1892, I, 344; 18 novembre 1895, S. 1896, I, 168; 25 juillet 1898, S. 1899, I, 74; 25 octobre 1899, S. 1899, I, 496; 18 juillet 1900, S. 1902, I, 14; 2 janvier 1901, S. 1902, I, 456; 6 janvier 1902, S. 1907, I, 314; 3 février 1904, D. 1905, I, 315; Req., 9 mai 1905, S. 1908, I, 90; Civ., 23 décembre 1907, *R. I. D. M.*, XXII, 476; 5 décembre 1910, S. 1911, I, 129; 6 mars 1912, *R. I. D. M.*, XXVII, 799. — Sauf, au début, certaines résistances (Bordeaux, 12 mars 1890, *R. I. D. M.*, VI, 28), bientôt brisées, *Tribunaux et Cours d'appel* se prononcent aussi en faveur de la validité de la clause en question : Montpellier, 8 décembre 1889, *R. I. D. M.*, VI, 256; Alger, 15 mars 1890, *ibid.*, VI, 35; Bordeaux, 7 décembre 1892, *ibid.*, VIII, 521; Orléans, 2 février 1895, S. 1895, 2, 112; Douai,

Cresp, I, p. 638 ; Desjardins, II, n° 276 ; Vermond, n° 142), la grande majorité de la doctrine admet aussi que la *negligence clause* est licite et obligatoire. Dans ce sens, on fait observer, non sans raison, que puisqu'il n'est pas contraire à l'ordre public que l'armateur puisse, par l'assurance de la baraterie de patron (art. 353, C. com.), se décharger sur l'assureur des prévarications et fautes du capitaine et de l'équipage,

5 décembre 1899, *R. I. D. M.*, XV, 606 ; Nouméa, 25 juillet 1903 ; *ibid.*, XIX, 524 ; Rouen, 7 août 1903, *ibid.*, XIX, 549 ; Marseille, 27 juin 1905, 23 avril 1913 et 23 octobre 1914, *ibid.*, XXI, 88 ; XXIX, 241, et J. M. 1915-16, 1, 101 ; T. civ. Seine, 16 juillet 1907, J. M., 1908, 2, 123 ; Nantes, 12 août 1908, *R. I. D. M.*, XXIV, 494 ; Le Havre, 19 août 1908, et 10 février 1914, *ibid.*, XXIV, 478 et XXX, 67 ; Paris, 4 mars 1909, *ibid.*, XXV, 319 ; Aix, 16 janvier 1911, *ibid.*, XXVI, 660 ; Rennes, 13 février 1912, *ibid.*, XXVII, 680. — A l'étranger, à l'exception des pays qui ont une législation à part sur la matière (Etats-Unis, Australie, Canada, Nouvelle-Zélande, *infra*, n°s 23-25), la validité de la *negligence clause* est reconnue : Allemagne, Trib. sup. hanséatique, 3 mai 1910, *R. I. D. M.*, XXVI, 377 ; Angleterre, Haute-Cour de Justice, 23 juillet 1909, *ibid.*, XXV, 250 ; Autriche-Hongrie, Trib. com. et marit. de Trieste, 25 novembre 1908, *ibid.*, XXVI, 81 ; Belgique, Cass., 12 novembre 1885, S. 1887, 4, 9 et Anvers, 7 juin 1900, *R. I. D. M.*, XVI, 236 ; Egypte, Cour d'appel d'Alexandrie, 19 novembre 1902, *ibid.*, XIX, 607 ; Grèce, Syra, 23 janvier 1901, *ibid.*, XVII, 364, et Patras, 1907, *Glunet*, 1912, p. 490 (Ces deux décisions n'admettent la validité de notre clause que pour les fautes légères du capitaine, et non pour son dol ou sa faute lourde, auquel cas le seul effet qu'elles lui assignent, c'est le déplacement de la charge de la preuve ; solution critiquable, car, s'agissant d'exonérer l'armateur et non le capitaine, le degré de culpabilité de ce dernier est indifférent) ; Italie, Gênes, 14 juin 1909, *R. I. D. M.*, XXV, 429 ; Pays-Bas, Cass., 18 novembre 1887, *ibid.*, IV, 471 (relativement au dol du capitaine, même réserve que pour la jurisprudence hellène) ; Roumanie, Constantza, 25 septembre 1899, *R. I. D. M.*, XV, 835 ; Suède, Cour Suprême, 17 décembre 1910, *ibid.*, XXVII, 378.

Il est, au moins, aussi licite qu'il puisse le faire sur le chargeur en vertu de notre clause, laquelle pourrait alors s'analyser en une assurance implicite que le chargeur accepte librement et par laquelle il prend sur lui, moyennant une prime (la diminution du fret), les avaries que pourraient subir ses marchandises du fait du capitaine et des gens de l'équipage; quitte pour lui à s'assurer de son côté, s'il le veut, contre les risques du transport, avec la différence du fret, ou à la garder et à devenir ainsi son propre assureur, s'il trouve son avantage dans la modicité du prix de transport plutôt que dans une sécurité plus grande (4) 5).

7. Nous nous proposons d'étudier la restriction légale de la responsabilité du propriétaire du navire à raison des faits illicites de ses préposés maritimes et des contrats du capitaine, et notamment le système français de la faculté d'abandon du navire et du fret. Nous n'aurons plus à parler, si ce n'est, peut-être, le cas échéant, d'une façon incidente, ni

(4) Lorsqu'en 1896 les armateurs marseillais offrirent aux chargeurs le *connaissance double*, c'est-à-dire le choix entre un *connaissance* avec la clause de négligence et un *connaissance* sans cette clause, mais à un fret plus élevé, il n'y eut que trois demandes pour ce dernier. Voy. RIPERT, I, n° 784. — Cette liberté avec laquelle la *negligence clause* est acceptée, est un argument de plus en faveur de sa validité.

(5) Pour un examen plus approfondi des clauses de non-responsabilité, nous renvoyons aux thèses de MM. TALLAVIGNES D'ANGLES, Paris, 1908, et GAUTIER, Aix, 1910.

du système protecteur maritime, ni des clauses de non-responsabilité. Si nous leur avons consacré, dès le début, quelques rapides développements, lesquels, quoique extrêmement sommaires en eux-mêmes, pourront peut-être paraître un peu longs pour une introduction, c'est précisément parce que nous n'aurons plus l'occasion d'y revenir par la suite, et que, cependant, il nous a semblé, d'autre part, qu'il ne serait pas sans utilité pour notre sujet de donner sur eux quelques notions générales. Nous avons pensé, en effet, qu'en montrant que la marine marchande est une industrie particulièrement utile à l'intérêt général d'un pays et que le législateur, pour cette raison, en favorise l'essor avec une sollicitude à part, nous répondions dès à présent en partie à la question que nous nous poserons plus tard sur le point de savoir dans quel esprit — large ou restrictif — il faut appliquer la limitation légale de la responsabilité des armateurs. D'un autre côté, il nous a paru que dans une étude consacrée aux exceptions que la loi apporte au droit commun de la préposition et du mandat, il n'était pas superflu de mentionner au moins les exceptions qui y sont apportées par la convention des parties, afin d'avoir, de la sorte, un tableau à peu près complet des principales dérogations, tant légales que contractuelles, aux principes généraux des articles 1384 § 3 et 1998 du Code civil.

Notre étude, avons-nous dit, a pour objet les *res-*

trictions légales à la responsabilité des propriétaires de navires à raison des actes et des faits du capitaine et des gens de l'équipage, et spécialement le système de l'abandon du navire et du fret. — Nous comptons lui joindre, comme présentant une étroite affinité avec notre sujet, un aperçu rapide de certains cas où la loi elle-même vient déclarer le propriétaire du navire *irresponsable* par dérogation aux principes du droit commun. — Enfin, nous croyons indispensable de commencer par poser, bien que d'une façon succincte, *le principe même de la responsabilité du propriétaire* ; avant d'examiner dans quelle mesure une responsabilité est réduite ou éteinte, il est au moins logique de se demander d'abord dans quelle mesure elle existe.

Nous estimons, en conséquence, que notre étude peut assez naturellement être divisée en deux parties, dont la première traitera du principe de la responsabilité du propriétaire du navire et des dérogations que les différentes législations y apportent, et la seconde, tout entière, du fonctionnement de la faculté d'abandon du navire et du fret.

La première partie sera subdivisée en cinq chapitres : Le premier sera consacré à l'étude abrégée du principe même de la responsabilité du propriétaire du navire du fait de ses préposés maritimes, et des raisons qui motivent cette responsabilité. Le chapitre II sera un exposé sommaire des cas où la

loi elle-même exclut la responsabilité du propriétaire. Dans un troisième chapitre, nous étudierons les différents systèmes par lesquels les lois des principaux pays limitent cette responsabilité. Le chapitre IV traitera des conflits de lois auxquels donne lieu la diversité des législations. Enfin, le chapitre V aura pour objet les efforts faits en vue d'obtenir, dans les différents pays, l'unification des règles sur l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires.

La deuxième partie, entièrement consacrée à l'étude de la faculté d'abandon du navire et du fret, sera composée de six chapitres, qui traiteront respectivement : 1° Du caractère de l'abandon ; 2° des bénéficiaires de cette faculté, des personnes auxquelles on peut l'opposer, et des navires qui peuvent être abandonnés ; 3° des obligations autorisant l'abandon ; 4° des biens compris dans l'abandon ; 5° des formes, des délais et des causes de perte de la faculté d'abandon ; enfin 6°, des effets de l'abandon.

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PREMIER

DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

(ETUDE SOMMAIRE)

8. Il était fréquent autrefois que le propriétaire d'un navire conduisit lui-même son bâtiment. Aujourd'hui cette situation est tout à fait exceptionnelle. Dans la très grande majorité des cas, la conduite du navire est confiée à un capitaine qui a sous ses ordres un personnel de plus en plus nombreux. Le capitaine et les gens de l'équipage auxquels il commande, peuvent commettre, dans l'exercice de leurs fonctions, des fautes entraînant des conséquences dommageables. D'un autre côté, le capitaine est souvent amené à passer des contrats dans l'intérêt du navire et de l'expédition. Ces liens de droit qui naissent entre les gens de mer et les tiers donnent lieu à des obligations qui remontent jusqu'au propriétaire du navire (1). Quelle est la raison qui

8 (1) Sauf indication contraire, nous supposerons toujours, avec le Code de commerce, que les deux qualités de propriétaire du navire et d'armateur sont réunies, et nous emploierons indistinctement les deux expressions.

explique la responsabilité de ce dernier à raison d'actes et de faits auxquels il n'a pas participé ?

Pour répondre à cette question, il convient d'examiner, au préalable, la nature juridique du contrat qui unit les gens de mer au propriétaire du navire.

L'engagement des gens de l'équipage est, sans aucun doute, un simple louage de services ou contrat de travail (si l'on tient à cette expression parlementaire si peu claire), lequel, pour n'être pas régi uniquement par le Code civil et pour présenter parfois certaines particularités quant au mode de rétribution, n'en conserve pas moins ce caractère.

Il est plus difficile de déterminer la nature du contrat d'engagement du capitaine, à cause du caractère complexe des fonctions de celui-ci. En effet, non seulement le capitaine est préposé à la direction du bâtiment, mais il est encore appelé à contracter des engagements pour le compte de l'armateur, dans le but d'assurer la réussite de l'expédition.

MM. Baudry-Lacantinerie et Wahl (*Du Mandat*, n° 395) prétendent, cependant, que l'engagement du capitaine, tout comme celui des gens de l'équipage, est un pur louage de travail dont le caractère ne saurait plus être dénaturé par les actes qu'il accomplit comme représentant du propriétaire du navire, que ne l'est le louage de travail des domestiques par les quelques actes qu'ils accomplissent pour le

compte de leur maître. — Ce rapprochement entre le capitaine et le domestique ne nous convainc pas, car si le contrat qui unit le domestique à son maître, et qui reste foncièrement un louage de travail, n'est pas dénaturé par le mandat tacite en vertu duquel il effectue les achats quotidiens nécessaires à l'alimentation de son maître, c'est tout simplement parce que ces fonctions représentatives du domestique, qui pourraient très bien faire défaut, n'ont qu'un caractère tout à fait accessoire, ses services visant principalement la réalisation de *travaux*, et non la passation de contrats. Il est au contraire manifeste que la mission représentative du capitaine, « maître du navire après Dieu », a une importance singulièrement plus grande.

Cette considération a même amené M. Charvériat (*Ann. Dr. com.*, 1888, p. 1 et s.) à soutenir, tout à l'opposé, que le contrat d'engagement du capitaine est un simple mandat salarié, dépourvu de toute idée de louage de services. Cet auteur fonde son opinion sur la similitude de certaines solutions du Code civil sur le mandat et du Code de commerce sur les rapports du capitaine avec le propriétaire (C. civ. art. 1992 § 2, 2004, 2007 § 2 et C. com. art. 221, 218, 238, sur la responsabilité des fautes même légères du capitaine et du mandataire salarié, sur le droit de congédiement du propriétaire du navire et du mandant, sur les conséquences dommageables de

la renonciation du capitaine et du mandataire), et sur cette autre constatation que les services du capitaine sont d'un ordre relevé rappelant les professions littéraires. — Mais, outre que le caractère des contrats passés avec les personnes exerçant des professions libérales n'est pas bien déterminé (Planiol, II n° 2232 ; Colin et Capitant II, p. 698), cette opinion méconnaît l'objet du mandat, lequel vise l'accomplissement d'actes juridiques et non, comme le louage de services, des faits d'ordre matériel, tels que sont précisément ceux qu'exécute le capitaine dans sa mission technique (2).

Nous croyons que ces deux théories opposées méritent le même reproche d'exagération, et que la vérité est entre les deux. Le contrat d'engagement du capitaine n'est ni un pur mandat, ni un pur louage de services ; il est les deux à la fois. Tous les contrats ne sont pas d'une nature simple ; il en est qui sont mixtes. L'engagement du capitaine est un

(2) Au surplus, sur cette question de savoir si l'engagement du capitaine est un mandat ou un louage de services, M. CHARVÉRIAT (*loc. cit.*, p. 12) reconnaît lui-même que, la loi s'étant prononcée sur la plupart des solutions à donner (responsabilité des fautes, droit de révocation, faculté de renonciation), le principal intérêt de sa thèse se ramène à l'application de l'art. 2000 C. civ., pour indemniser le capitaine des dommages subis par lui sans sa faute par suite de ses fonctions, et de l'art. 2002 C. civ. pour lui donner, en cas de copropriété du navire, une action solidaire contre les copropriétaires pour les sommes qui peuvent lui être dues, ces derniers, en tant que comandants, étant solidairement tenus envers le mandataire des effets du mandat.

contrat mixte comme ses fonctions : louage de travail quant à sa mission technique, il constitue un mandat relativement à sa mission représentative (3).

Connaissant les rapports qui unissent au propriétaire du navire le capitaine et les autres gens de mer, nous pouvons maintenant examiner par quels actes et pour quelle raison ils l'obligent.

9. Le propriétaire du navire est, en premier lieu, tenu des *engagements contractés par le capitaine* dans l'accomplissement de sa mission, tels que l'achat de victuailles, l'engagement des gens de mer, l'emprunt pour réparations du navire, etc (art. 216. § 1^{er} C. com.). Cette responsabilité du propriétaire est un effet de la représentation dans les actes juridiques (art. 1998 C. civ.) : en contractant pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, le capitaine agit en vertu du mandat général que lui confère sa qualité. Répondant à l'équité et de nature à faciliter le commerce maritime, cette obligation de l'armateur par l'effet des actes passés par le capitaine, a été admise de tout temps. C'est ainsi qu'avant qu'il eût admis la représentation dans le mandat civil, le droit

(3) C'est l'avis de la quasi-unanimité des auteurs : LAURIN sur Cresp, I, p. 456 et 606 ; de VALROGER I, n° 285 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 496 ; DANJON, II, n° 418 ; VERMOND, n° 97. — M. RIPERT, I, n° 699, dit qu'« on est en présence d'une situation juridique réglementée par la loi », mais nous ne voyons pas ce qui empêche que cette situation dont s'occupe la loi, résulte d'un mélange de louage de travail et de mandat.

romain accordait l'*actio exercitoria* contre l'*exercitor* à raison des contrats du *magister navis* même *extraneus* ; sauf que, la représentation n'étant pas parfaite à Rome, le capitaine restait tenu, à côté de l'armateur, vis-à-vis du créancier, qui avait ainsi deux débiteurs au lieu d'un seul, tandis qu'aujourd'hui, le capitaine oblige l'armateur par ses contrats sans s'obliger lui-même (Digeste, 14, 1, pr. et § 7 ; Basiliques, 53, 1, 16 ; Voy. Girard, *op. cit.*, p. 664 à 667).

Naturellement, il ne l'oblige que par les actes rentrant dans l'exercice normal de ses fonctions (1), mais, dans cette limite, qui est, au surplus, très

9 (1) Ainsi, il ne l'oblige pas, comme ayant dépassé sa mission, par l'achat de marchandises qui, par leur nature, semblaient plutôt destinées à former une pacotille à son profit, qu'à être employées aux besoins du navire (Nantes, 21 février 1866, J. N. 66,1,57), ni, en principe, par l'achat d'une cargaison, à moins que des circonstances particulières ne permettent d'y voir un acte relatif au navire et à l'expédition (Le Havre, 26 mai 1862, J. M. 62,2,126). C'est ainsi encore qu'à peine du nullité, il ne peut, sans un mandat spécial du propriétaire, vendre le navire, hors le cas d'innavigabilité légalement constatée (art. 237), ni même l'hypothéquer (L. 10 juillet 1885, art. 3), malgré l'utilité que la constitution d'hypothèque pourrait présenter dans certains cas. — D'après le Code *espagnol* (art. 586), en fait d'engagements contractuels du capitaine, le propriétaire n'est tenu que des obligations contractées pour radoub, appareiller et avitailler le navire, et encore faut-il que le créancier justifie que la somme réclamée a été employée au profit du navire. D'après une traduction anglaise de ce texte par Raikes, il faudrait même prouver que la somme ainsi employée a été réellement utile au navire (*has actually benefited the ship*). — Le Code espagnol est à peu près suivi par les Codes *argentin* (878), *brésilien* (494), *costa-ricien* (567), *péruvien* (589), *mexicain* (671). — Voy. CATTIER, *Bul. du Com. Mar. Int.* n° 3, p. 49 et 50, et HENNEBICQ, II, n° 475.

large (2), il l'oblige d'une manière absolue, alors même qu'il n'aurait pas observé les formalités prescrites par la loi (3), ou que ses pouvoirs ordinaires auraient été restreintes conventionnellement par le propriétaire (4). Le tout sous réserve des articles 223 et 232

(2) Ainsi, le capitaine en cours de voyage peut compromettre sur les suites d'un abordage (Rouen, 17 mars 1862. J. M. 62, 2, 120), et même résilier le contrat d'affrètement conclu avec l'armateur (Cass. Req., 20 avril 1880, S. 81, 1, 101), mais ne peut, toutefois, modifier le genre d'exploitation du navire (de VALROER, I, n° 229 ; MACLACHLAN, p. 127-128).

(3) Notamment les formalités de l'art. 234 en cas d'emprunt à la grosse, de vente ou de mise en gage des marchandises par le capitaine, ne sont prescrites qu'au point de vue de la sauvegarde de la responsabilité de ce dernier vis-à-vis du propriétaire, et de l'exercice du privilège de l'art. 191 § 7, combiné avec l'art. 192 § 5, et non au point de vue des droits des tiers de bonne foi, — la bonne foi ayant ici pour élément constitutif « l'opinion réfléchie qu'il existe des besoins réels à satisfaire » (Marseille, 21 août 1857, J. M. 1857, 1, 238), et l'absence des formalités légales pouvant, d'ailleurs, être une raison de défiance (BENECKE et DUBERNARD, II, p. 79, note sous le chap. VI). — En ce sens : Civ. 5 janvier 1841, 9 juillet 1845 et Req. 4 décembre 1866, S. 41, 1, 5 ; 45, 1, 566 ; 67, 1, 128 ; Marseille, 19 février 1877 et 18 février 1879, J. M. 1877, 1, 131, et 1879, 1, 110 ; Gênes, 23 mai 1892, R. I. D. M. IX, 73 ; Cass. Florence, 29 décembre 1892, *ibid.*, 430. — VALIN, 2, 1, art. 19 ; EMÉRIGON, *Cont. à la grosse*, 4, 5, § 2 ; de VALROGER, I, n° 227 et 436 ; DESJARDINS, II, n° 268, 508 et 509 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 580 ; DANJON, II, n° 498. — Dans certaines législations de l'Amérique Centrale et de l'Amérique du Sud (*Argentine*, 893 § 3 ; *Chili*, 877 ; *Costa-Rica*, 569 § 3 ; *Guatemala*, 755 ; *Honduras*, 874 ; *San-Salvador*, 798), le propriétaire n'est pas tenu des obligations contractées par le capitaine sans observation des formalités légales. Voy. CATTIER, *loc. cit.*, p. 51 et HENNEBICQ, II, n° 475.

(4) Une telle restriction constituant, en réalité, une révocation partielle du mandat du capitaine, est inopposable aux tiers de bonne foi (art. 2005 C. civ.). Il en est ainsi, par ex., de la défense

combinés, en vertu desquels, dans le lieu de la *demeure* de l'armateur ou de son fondé de pouvoir, le capitaine ne peut agir que de leur consentement (5), sans que, d'ailleurs, la méconnaissance de cette règle puisse avoir aucun effet à l'égard des tiers de bonne foi (6).

faite au capitaine d'emprunter dans les conditions de l'art. 234. Voy. EMÉRIGON, *Cont. à la grosse*, 4, 8 § 3 ; BÉDARRIDE, I, n° 278 et II, n° 443 et 444 ; JACOBS, I, n° 59 ; BOISTEL, n° 1184 ; DANJON, II, n° 499. — Les conventions du genre de celle des *cinq huitièmes* ou du *tiers franc* n'ont d'effet qu'entre les parties contractantes et n'empêchent pas les tiers de bonne foi d'actionner le propriétaire, sauf recours de celui-ci contre le capitaine. Nantes, 4 janvier 1871 et 11 juin 1879, J. N. 1871, I, 20 et 1879, I, 155 ; DESJARDINS, II, n° 267 ; DE VALROGER, I, n° 230.

(5) Par *demeure* de l'armateur il faut entendre, croyons-nous, non pas l'arrondissement dans lequel se trouve sa résidence ou son domicile (Nantes, 17 juin 1876, J. N. 1877, I, 15 ; reproduction de l'opinion d'EMÉRIGON, *Cont. à la grosse*, 4, 6, § 1, qui disait le *baillage*), ni le lieu de sa résidence doublée de son domicile (LAURIN sur Cresp, I, p. 573 ; voy. cependant p. 575, la note), mais le lieu de sa présence, même accidentelle, au moment où le capitaine fait un acte. En ce sens : VALIN, 2, I, art. 5 et 3, I, art. 2 ; DESJARDINS, II, n° 388-389 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 184 ; DANJON, II, n° 452. — En cas de *copropriété* du navire, le capitaine n'est lié que par la présence sur les lieux de la majorité des quirataires, telle qu'elle est déterminée par l'art. 220, à moins que l'un d'eux ne soit armateur-gérant. — En ce qui concerne la présence sur les lieux du *fondé de pouvoir* de l'armateur, M. BÉDARRIDE, II, n° 367, pense, à l'encontre de l'opinion générale, que le capitaine n'est tenu de le consulter que dans les cas de l'art. 232, et non dans celui de l'art. 223 (recrutement de l'équipage), le premier de ces deux textes faisant seul mention de lui.

(6) L'inobservation des articles 223 et 232 n'a pour effet que d'engager la responsabilité du capitaine vis-à-vis de l'armateur, et de rendre inopposables à l'égard de ce dernier les actes conclus avec des tiers de mauvaise foi. — Voy. DE VALROGER, I,

10. Le propriétaire est aussi responsable des *faits fautifs du capitaine* (Aix, 25 mai 1916, J. M. 1917, I, 197), sans distinguer entre ses fautes nautiques (par ex. l'abordage) et ses fautes commerciales (par ex. le vice d'arrimage). Cette responsabilité, formulée par l'article 216 § 1^{er} du Code de commerce, est, à notre avis, l'application pure et simple de l'article 1384 § 3 du Code civil (1), d'après lequel les commettants doivent répondre du dommage causé par leurs préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés ; à condition, toutefois, de considérer comme fondement de la responsabilité du commettant, non la présomption traditionnelle de faute dans le choix et dans la surveillance du préposé, mais l'idée d'entreprise, en vertu de laquelle, quand on profite des services d'une personne, on doit en supporter les conséquences dommageables. Il serait très difficile d'expliquer la responsabilité du propriétaire du navire à l'égard des délits et quasi-délits du capitaine par l'idée d'une *culpa in eligendo*, et surtout par celle d'une *culpa in*

n° 413 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 185 ; RIPERT, I, n° 725, *Cpr. Infra*, n° 180.

10 (1) *Contrà*, M. ABRAM, *R. I. D. M.*, XXII, p. 559 et s., d'après lequel l'art. 216 § 1^{er} C. com., copié sur l'Ordonnance de 1681, ne saurait avoir aucun rapport avec l'art. 1384 § 3 C. civ., le capitaine n'étant jamais, au sens de cet article, le préposé du propriétaire, et la responsabilité de ce dernier étant en dehors du droit commun, c'est-à-dire du Code civil, et n'ayant pour fondement que la qualité de propriétaire. — Voir *infra*, n° 119.

negligendo ; car enfin, si le propriétaire est obligé de prendre le capitaine dans une catégorie déterminée de personnes, encore doit-il apporter du soin dans ce choix limité. Mais comment lui reprocher d'avoir mal surveillé un capitaine qui agit au loin et qui, au surplus, n'a aucun ordre à recevoir dans la conduite du navire ? Du reste, on ne voit pas comment, avec la double présomption de faute comme fondement de la responsabilité du fait d'autrui, le capitaine choisi par le consul, dans le cas où celui qui a été nommé par le propriétaire ne peut pas exercer ses fonctions, pourrait obliger ce dernier par ses faits illicites (2).

Bien entendu, pour que la responsabilité du propriétaire du navire soit engagée, les faits du capitaine ne doivent pas être indépendants de sa qualité de préposé (3). Cela résulte aussi bien des principes du droit commun (art. 1384 § 3 C. civ.), qui veulent que l'acte dommageable du préposé ait été commis dans l'exercice des fonctions auxquelles il a été employé, que de l'article 216 § 1^{er} du Code de commerce, dont la disposition restrictive : « pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition », se réfère non

(2) Voy. dans Zens, thèse, Paris 1896, p. 262, des exemples de responsabilité civile à raison des fautes de préposés qu'on n'a pas choisis.

(3) Ainsi, l'armateur ne serait pas tenu des conséquences civiles d'un duel que le capitaine a eu à terre. DESJARDINS, II, n° 265.

seulement aux contrats passés par le capitaine, mais aussi à ses faits illicites.

Mais il peut être délicat parfois de déterminer le caractère de ces derniers. Des discussions se sont notamment élevées sur le point de savoir s'il fallait considérer comme relatifs au navire et à l'expédition, le délit de contrebande commis par le capitaine et l'omission du rapport de mer lors de l'arrivée à destination (4). L'opinion dominante (5) décide que, le chargement du navire et le rapport de mer rentrant dans les fonctions du capitaine et se rattachant à l'expédition, l'armateur doit être responsable, à l'encontre de l'administration de la douane, des infractions du capitaine à la législation douanière, et tenu, vis-à-vis des tiers, des conséquences préjudiciables de la contrebande ou de l'omission du consulat,

(4) Pour la négative : *a*) en ce qui concerne les faits de contrebande, Pau, 2 juillet 1886, *R. I. D. M.*, II, 402 ; BÉDARRIDE, I, n° 276 ; BOISTEL, n° 1183 ; DE FRESQUET, p. 40 ; LAUAIN SUR CRESP, I, p. 618 ; — *b*) en ce qui concerne l'omission du consulat, BÉDARRIDE, I, n° 277 et LAURIN SUR CRESP, I, p. 618, qui voient dans le consulat un acte « tenant à la police nantique », et non un acte accompli par le capitaine « comme maître et conducteur du navire », c'est-à-dire un acte relatif au navire et à l'expédition.

(5) DESJARDINS, II, n° 265 ; DE VALROGER, I, n° 236 ; LAURIN SUR CRESP, I, p. 618, note de M. LAURIN ; DEMANGEAT SUR BRAVARD, IV, p. 154-155 ; JACOBS, I, n° 57 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 187-188 ; DANJON, II, n° 555 *bis* ; RIPERT, I, n° 764. — Req., 22 juillet 1867, D. 68, 1.81. — Cpr. Cass. crim., 22 mars 1907, S. 1907.1.473, qui rend une compagnie de chemins de fer civilement responsable des condamnations prononcées contre un de ses mécaniciens lequel, à l'aide du tender de sa machine, avait introduit frauduleusement des marchandises soumises aux droits de douane.

telles que l'inexécution de la charte-partie résultant de la saisie du navire qu'ont pu entraîner les faits de contrebande, ou l'impossibilité dans laquelle, en l'absence de rapport de mer, se sont trouvés les chargeurs de faire la preuve de la fortune de mer contre leurs assureurs particuliers (6).

Quant aux amendes prononcées contre le capitaine, elles n'obligent le propriétaire que si elles présentent le caractère de réparations civiles, la responsabilité du commettant étant civile et non pénale (7).

11. Dans la mesure où il est tenu des actes et des faits du capitaine, l'armateur répond encore de celui que le capitaine se serait *substitué* dans le commandement au cours du voyage, et cela alors même que les instructions de ce dernier lui interdiraient une telle substitution (1). Cette solution, donnée expressément par certains Codes étrangers (2), est dictée à

(6) Il va sans dire que l'armateur n'est pas tenu de la saisie du navire envers le chargeur de la contrebande. C'est au contraire ce dernier qui pourrait être déclaré responsable à l'encontre de l'armateur, à moins que le capitaine n'eût agi de concert avec l'affréteur, auquel cas la responsabilité se répartirait entre le capitaine, c'est-à-dire l'armateur, et l'affréteur. — LAURIN sur CRESP, I, p. 619; DE VALROGER, I, n° 236; DANJON, I, n° 555 *bis*, note 2.

(7) JACOBS, I, n° 57; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 195 *bis*.

11 (1) BÉDARRIDE, I, n° 280; DESJARDINS, II, n° 272; DE VALROGER, I, n° 237.

2. *Argentine* (879); *Chili* (874); *Guatémala* (752); *Honduras* (877); *San-Salvador* (798). Voy. CATTIER, *loc. cit.*, p. 51 et 54.

la fois par l'intérêt du commerce et du crédit maritimes, — lesquels, autrement, auraient à souffrir des fraudes des armateurs, qui trouveraient, dans la règle contraire, le moyen de se soustraire à leur responsabilité, en seménageant une substitution qu'ils imposeraient souvent au capitaine, — et par les principes généraux, le capitaine étant censé avoir agi par délégation de l'armateur, et la révocation partielle de ses pouvoirs n'ayant pas d'effet à l'égard des tiers de bonne foi (Cpr. *suprà*, n° 9, note 4).

12. En ce qui concerne les *gens de l'équipage*, l'armateur, qui ne saurait répondre de leurs obligations contractuelles, puisque leur contrat d'engagement, à la différence de celui du capitaine, est un simple louage de travail indépendant de toute idée de mandat, est, au contraire, responsable des faits illicites qu'ils commettent en remplissant leur service (1). Cette responsabilité n'est pas visée formellement par le Code de commerce, dont l'article 216 garde le silence sur ce point, mais l'article 217, en la restreignant dans un cas particulier (*infra*, n° 21), la

12 (1) Digeste 14,1 § 2 : «... qui nautas adhibet, non contrahi cum eis permittit, sed culpa et dolo carere eos curare debet ». Basiliques 53,1,15 : « Ἀπό τῶν συναλλαγμάτων τῶν ναυτῶν ὁ ναύκληρος οὐκ ἐνάγεται ἡ ἀπόδότης τῶν ἁμαρτημάτων αὐτῶν ἐνάγεται. Προνοεῖν γάρ ὀφείλει τοῦ χηρεῦειν αὐτοῦς δόλον καί ραθυμίας, ἥτοι κακίας. » — LAURIN SUR CRESP, I, n° 620; DESJARDINS, II, n° 274; DE VALROGER, I, n° 237; BOISTEL, n° 1184; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 189 bis; DANJON, II, n° 548; RIPERT, I, n° 760. — Cass. Req., 29 mars 1854, D. 54,1,235; Rouen, 8 avril 1864, S. 64,2,99.

suppose comme existant de droit commun. Du reste, elle découle naturellement de l'article 1384 § 3 du Code civil sur la préposition. L'armateur est, en effet, le commettant des gens de mer qu'il a choisis ou que le capitaine a recrutés en sa qualité de représentant de l'armateur, et, comme tel, il doit répondre des dommages qu'ils peuvent causer dans l'exercice de leurs fonctions (2).

13. Aux gens de l'équipage il convient d'assimiler, au point de vue qui nous occupe, les *agents du service général* (médecins, cuisiniers, garçons, coiffeurs, etc.), lesquels, sans contribuer à la direction du bâtiment, rendent les services accoutumés à bord des navires modernes. Ils obligent donc le propriétaire du navire par leurs faits illicites, et cette solution ne varierait pas si on refusait de leur appliquer la loi commerciale, puisque c'est en vertu d'une règle du Code civil (art. 1384 § 3) que les conséquences de leurs délits ou quasi-délits rejaillissent sur le propriétaire (1).

(2) La responsabilité de l'armateur à raison des faits de l'équipage est expressément formulée par les législations : de l'Allemagne (451), de la Belgique (L. du 10 février 1908, art. 46), du Chili (865 § 4), de la Grèce (art. 278 nouveau du Cod. com.), du Guatemala (743), du Honduras (862), de l'Italie (491), de la Roumanie (501), de San-Salvador (786), des Pays scandinaves (art. 8).

13 (1) En faveur de l'assimilation des gens du service général avec les gens de l'équipage, voy. DANJON, I, n° 190 et RIPERT, I, n° 440 et 442 et R. I. D. M., XXVI, p. 561 à 578. — Cette assimilation est faite à l'étranger par certaines lois maritimes récentes :

Cependant, la jurisprudence décide que ce dernier ne répond pas des fautes et négligence du médecin, du chirurgien et de l'infirmier du navire (Le Havre, 5 décembre 1889, *R. I. D. M.*, V, 628 ; Cour d'appel de New-York, 18 octobre 1887 et Cour suprême de Massachusetts, 3 septembre 1891, *ibid.*, III, 624 et VII, 456). Cette solution, à notre avis contraire aux principes de la préposition, n'est en réalité due qu'à la difficulté que présenterait l'appréciation de la science et des soins de ces hommes de l'art. Mais nous croyons, avec M. Danjon (II, n° 554) que, dans les cas où la responsabilité de ces derniers serait encourue, elle devrait remonter jusqu'à l'armateur.

14. Les *passagers* n'étant pas des agents de l'armement, le propriétaire ne répond pas directement de leurs faits préjudiciables. Il pourrait cependant en être déclaré responsable si l'on pouvait reprocher au capitaine de n'avoir pas usé de son autorité sur les passagers pour prévenir le fait commis par eux à bord. Mais c'est alors par la faute du capitaine, plutôt que par celle des passagers que le

Codes maritimes *scandinaves* (art. 108) ; *C. com. portugais* (art. 516) ; *C. com. espagnol* (art. 548). La loi *allemande* sur les gens de mer du 2 juin 1902 (art. 2), reproduisant le *C. com. allemand* de 1861 (art. 554), décide que : « toute personne employée au service à bord du navire pendant le voyage, pour le compte de l'armateur, fait partie de l'équipage », y compris les employés du sexe féminin.

propriétaire se trouve obligé, et cette responsabilité est la conséquence des articles 1384 §3 C. civ et 216 C. com. Seulement, au rebours des faits illicites des membres de l'équipage qui obligent de plein droit l'armateur, sans que ce dernier soit même admis à prouver que, soit lui-même, soit le capitaine, est exempt de toute faute, sa responsabilité n'est encourue à l'égard des faits des passagers que si l'on parvient à faire la preuve d'une faute du capitaine, par exemple de son défaut de surveillance, de sa négligence ou de sa faiblesse (1).

15. Que décider relativement aux fautes du pilote ? Sans aucun doute le propriétaire répond des fautes du pilote que le capitaine a librement choisi pour assurer la bonne conduite de son bâtiment dans les lieux dont il a une connaissance insuffisante. Il y a là, de la part du capitaine, un acte relatif au navire et à l'expédition ne dépassant pas la limite de ses pouvoirs normaux, et, en conséquence, le propriétaire doit en subir les conséquences (Cons. de

14 (1) Marseille, 25 février 1833, J. M. 1832-33, I, 357. — EMÉRIGON, *Traité des assurances*, 12, 6 ; de VALROGER, I, n° 241 ; DESJARDINS, II, n° 274 ; BOISTEL, n° 1184 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 189 *ter* ; DANJON, II, n° 548 *ter* ; RIPEPT, I, n° 763 ; JACOBS, I, n° 65 ; HENNEBICQ, II, n° 467. — Cpr. LAURIN sur Cresp, I, p. 621, d'après lesquels, à raison du pouvoir disciplinaire du capitaine sur toutes les personnes se trouvant à bord, la responsabilité du propriétaire embrasse sans distinction les fautes des passagers, sauf l'articulation, dûment justifiée, d'un cas de force majeure.

préf. de la Seine-Inférieure, 31 mai 1904, *R. I. D. M.*, XX, 207).

Mais la question devient plus délicate quand il s'agit de *pilotage obligatoire*. La doctrine et la jurisprudence, tant en France que dans la plupart des autres pays, décident, en général, que, même dans ce cas, les faits illicites du pilote lamaneur engagent la responsabilité du propriétaire (1). Cette solution qu'ont adoptée le Comité Maritime International dans ses conférences d'Anvers (1898) et de Hambourg (1902) (*Voy. R. I. D. M.*, XIV, p. 427 et XVIII, p. 238 et s.), et l'article 5 de la convention de Bruxelles de 1910 sur l'abordage (*Procès-verbaux*, 1910, p. 143), est la seule sensée et la seule conforme à l'intérêt du commerce maritime. La règle contraire

15 (1) BÉDARRIDE, I, n° 281; DESJARDINS, II, n° 274; DE COURCY, II, p. 105 et IV, p. 411; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 190; DANTON, II, n° 548, *bis*; RIPERT, I, n° 761; LEVILLAIN, note sous Caen 16 juillet 1879 D. 1881, 2, 172; LYON-CAEN, note sous Civ. 23 juin 1896, S. 1898, 1, 209; JACOBS, I, n° 63; HENNEBICQ, II, n° 464; Pandectes belges, sous « abordage de navires », n° 40. — Cons. d'Etat, 25 janvier 1875, S. 76, 2, 278; Le Havre, 3 mars 1885 et 3 janvier 1905, J. H. 85, 1, 87 et *R. I. D. M.*, XX, 561; Douai, 25 mars 1889, *ibid.*, V, 20; Rennes, 12 février 1890 et 31 décembre 1896, *ibid.*, VI, 247 et XII, 418; Rouen, 15 juillet 1898, *ibid.*, XIV, 334. — Gand, 18 décembre 1894 et Cass. belge, 19 mars 1896, *ibid.*, XI, 776. — Rotterdam, 1^{er} décembre 1883, *ibid.*, I, 257. — Alexandrie, 6 mai 1897, *ibid.*, XIII, 717. — En Italie, les plus anciens arrêts exonèrent l'armateur en cas de pilotage obligatoire (Cass., Florence, 23 mar 1876, Clunet 1877, p. 91), mais des arrêts plus récents suivent la règle de la responsabilité (Cass., Florence, 19 mai 1882. *Voy. Autran, Code int. de l'abordage*, p. 429).

sacrifie injustement les victimes des fautes du pilote obligatoire, tels que les chargeurs et les passagers (2), qu'elle réduit à une action, le plus souvent illusoire, contre ce dernier, et retourne ainsi contre les tiers une mesure de précaution prise dans l'intérêt bien entendu des expéditions maritimes.

Mais on a généralement le tort de justifier la règle de la responsabilité par cette considération que, même en présence d'un pilote obligatoire, le capitaine conserve le commandement du navire, le pilote n'étant, en réalité, pour employer l'expression de M. de Courcy (II, p. 105), qu'une « carte marine parlante » servant à donner de simples indications que le capitaine peut, à ses risques et périls, ne pas suivre. Nous croyons que si le rôle attribué au pilote obligatoire peut avoir de l'intérêt quand il s'agit de préciser la responsabilité du capitaine, il est, au contraire, indifférent dans la détermination de celle du propriétaire, ce dernier étant *directement* tenu, vis-à-vis des tiers, des fautes du pilote, qui est

(2) Nous ne parlons pas du navire abordé car, ainsi que le fait observer M. LAURIN, *R. I. D. M.*, I, p. 548 et s., si l'armement peut souffrir de cette règle comme abordé, il en bénéficie comme abordeur. — En réalité, la règle de l'irresponsabilité constitue une sorte d'assurance dont les bénéficiaires sont les armateurs, et dont les assureurs sont les tiers victimes de la faute du pilote obligatoire, lesquels ne bénéficient d'aucun avantage en retour pouvant être considéré comme une prime. Solution manifestement inique. — Aussi, a-t-on proposé de rendre responsable l'Etat, entre les mains duquel les droits de pilotage constitueraient une sorte de prime d'assurance. Voy. LAURIN, *loc. cit.*

son préposé, son agent maritime (3) ; de sorte qu'à notre sens, le propriétaire doit toujours répondre du pilote obligatoire, quel que soit le rôle qu'on lui reconnaisse, celui de maître de la manœuvre, ou celui de simple éclaireur (4) (5).

(3) Il importe peu qu'on ne puisse pas librement choisir les pilotes obligatoires et qu'on soit forcé de les prendre d'après leur tour de rôle de service. Il faut, comme le dit M. RIPERT, I, n° 761, « se débarrasser une fois pour toutes de ces vieilles idées de faute de choix et de faute de surveillance ». — Voy. pourtant TEMPERLEY (p. 365, note sous l'art. 633 du M. S. A. de 1894), d'après lequel le pilote obligatoire n'est pas le préposé du propriétaire.

(4) Cependant, en Allemagne, où le pilote obligatoire, dessaisit la capitaine du commandement, l'art. 740 C. com. exonère le propriétaire de toute responsabilité. Trib. sup. hans. 17 avril 1907 et Trib. de l'Emp. 15 octobre 1909, *R. I. D. M.*, XXIII, 397 et XXVI, 73. — Il en était de même en Grande-Bretagne avant 1913: art. 633 du M. S. A. de 1894 ; Haute-Cour de justice, 23 mars 1886 et 19 mai 1911 et Cour suprême de Judicature, 29 janvier 1912, *R. I. D. M.*, II, 62, XXVI, 841, XXVII, 728 ; MACLACHLAN, p. 266 ; Boyd, *Merchant shipping laws*, p. 302 ; GRAY HILL, *R. I. D. M.*, X, 676. Mais l'article 15 du *Pilotage Act* de 1913 (2 et 3 Geo. V, c. 31) est venu établir la responsabilité du propriétaire, même en cas de pilotage obligatoire (*compulsory pilotage*). — L'art. 492 du Code portugais stipule que la responsabilité du propriétaire cesse « quand la prise à bord du pilote de mer ou de port a été ordonnée par la loi locale respective ».

(5) Il existe une grande divergence d'opinions relativement au rôle du pilote obligatoire. Dessaisit-il le capitaine du commandement, ou bien sa mission se borne-t-elle à lui fournir les indications utiles à la bonne conduite du navire ? On décide généralement que le pilote est un simple guide, un simple indicateur, car s'il connaît mieux les lieux, le capitaine connaît mieux son navire (sa vitesse, son tirant d'eau, etc.). D'ailleurs on ne voit pas comment le capitaine, maître après Dieu, obéirait à un subalterne de hasard, peut-être ivre, et pourquoi, si son rôle était purement passif, l'art. 227, C. com. l'obligerait d'être en personne

16. Nous donnerons, en matière de *remorquage*, une solution analogue à celle que nous avons préférée en cas de pilotage. Sans avoir à se préoccuper du point de savoir lequel, du remorqueur ou du remorqué, doit avoir ou a eu, en fait, le commandement, il faut décider, croyons-nous, que le propriétaire du navire remorqué est dans tous les cas civilement responsable du fait du remorqueur, parce que l'équipage de ce dernier devient momentanément son préposé (art. 1384 § 3) ; sauf, bien entendu, le recours du remorqué contre le remorqueur en faute (1).

17. Cette responsabilité de mandant et de commet-

sur le navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres ou rivières. Dans ce sens, DE COURCY, *R. I. D. M.*, III, p. 128. — Sans prendre parti dans cette question, nous observerons seulement que l'argument tiré de l'art. 227 ne nous paraît pas probant. Même dans les pays où le pilote prend en main le commandement, le capitaine ne peut pas « descendre dans sa chambre et lire son journal » ; il doit servir d'auxiliaire au pilote (Angleterre, Haute-Cour de justice, 19 avril 1912, *R. I. D. M.*, XXVII, 879), et lui donner les renseignements nécessaires relatifs au navire (Cpr. DE VALROGER, I, n° 381). Le Tribunal supérieur hanséatique a décidé (28 février 1902, *R. I. D. M.*, XVIII, 364) que si le capitaine doit remettre entièrement au pilote la conduite du navire, il peut, cependant, et même doit, dans le cas où les manœuvres ordonnées par le pilote seraient manifestement absurdes et dangereuses, intervenir et s'opposer à leur exécution. — Dans le sens du dessaisissement du commandement, voy. BÉDARRIDE, I, n° 281.

16 (1) Douai, 20 juin 1883, *R. I. D. M.*, I, 117. — Sur le point de savoir si, dans les rapports du remorqué et du remorqueur, c'est à ce dernier ou au navire remorqué qu'incombe le fardeau de la preuve ; Voy., dans le premier sens, DE VALROGER, I, n° 401 et LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 191 *bis*, et, dans le second, Paris, 26 novembre 1892, *R. I. D. M.*, VIII, 285.

tant que nous venons de passer en revue, est parfois encourue par le propriétaire, alors même qu'en réalité, il n'aurait plus la propriété du navire. Cela arrive lorsqu'en cas d'aliénation du bâtiment, on a omis de procéder aux formalités de la mutation en douane. Celui dont le nom figure au dos de l'acte de francisation, est alors considéré comme le propriétaire, et les tiers, fussent-ils de simples créanciers chirographaires, pourront méconnaître cette aliénation non transcrite et le poursuivre (1), même si, en fait, ils connaissaient l'aliénation intervenue, selon certains auteurs (Lyon-Caen et Renault, V, n° 126), seulement s'ils sont de bonne foi, d'après l'opinion généralement admise (2) ; sans préjudice, en tout cas, de l'action que le droit commun leur fournit contre l'acquéreur, le véritable mandant et commettant du capitaine et des gens de l'équipage (3).

17 (1) Civ., 27 février 1877, S. 77, I, 209, note de M. LYON-CAEN; Nantes, 17 décembre 1887, *R. I. D. M.*, IV, 296. — Cpr. Bordeaux, 24 juin 1896, *ibid.*, XII, 431. — DE VALROGER, I, n° 224; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 193; DANJON, II, n° 559 *bis*; RIFERT, I, n° 379; JACOBS, I, n° 68. — Avant l'institution de l'hypothèque maritime, alors qu'on dissimulait d'ordinaire le nantissement du navire sous la forme d'une vente, les tiers pouvaient poursuivre le créancier nanti, propriétaire apparent. Nantes, 8 février 1865, *J. N.* 1865, I, 45.

(2) Rennes, 8 décembre 1892, *R. I. D. M.*, IX, 26. — DUFOUR, II, n° 513; LAURIN sur Cresp., I, p. 618; DE VALROGER, I, n° 137; DESJARDINS, I, n° 76.

(3) *Contrà*, JACOBS, I, n° 68, d'après lequel les tiers auxquels on ne peut pas, jusqu'à la mutation en douane, opposer l'aliénation, ne peuvent pas non plus, par une juste réciprocité, s'en prévaloir.

18. Nous avons supposé jusqu'à présent que le propriétaire du navire était en même temps armateur. Mais dans les cas où, à la suite, soit d'un contrat de louage portant sur le navire, soit de l'établissement sur lui d'un usufruit, ces deux qualités appartiennent à des personnes différentes, il y a lieu de se demander ce que deviennent les obligations contractées par le capitaine, ou nées de son fait, à l'occasion de l'exploitation du navire.

Que le propriétaire en soit tenu, il ne saurait y avoir aucun doute devant les termes formels de l'article 216 § 1^{er} qui ne fait pas de distinction (Rouen, 22 janvier 1902, *R. I. D. M.*, XIX, 21 ; Cour d'appel de Venise, 15 mars 1907, *ibid.*, XXIII, 278). Ce n'est pas, pourtant, que sa responsabilité dérive du droit commun (1), car on ne peut pas considérer comme le préposé ou le mandataire du propriétaire le capi-

Cette solution ne nous satisfait pas. Si l'aliénateur ne peut pas opposer aux tiers l'aliénation, c'est parce que celle-ci constitue pour eux une *res inter alios acta* jusqu'à la mutation en douane; si, d'autre part, les tiers peuvent poursuivre l'acquéreur, c'est, non pas en invoquant une *res inter alios acta* (l'aliénation non transcrite), mais tout simplement en vertu du droit commun, d'après lequel les actes et les faits des mandataires et des préposés obligent le mandant et le commettant (art. 1998 et 1384 § 3 C. civ.). Ces deux qualités appartenant à l'acquéreur, les tiers s'adressent tout naturellement à lui comme au véritable intéressé.

18 (1) Bien entendu, nous plaçons à part le cas où le navire est exploité par un armateur gérant. Celui-ci n'étant que le mandataire des copropriétaires, il est tout à fait conforme aux principes de la représentation que les obligations dérivant de l'exploitation du navire remontent jusqu'à eux.

tainé nommé par un armateur-usufrUITIER ou par un armateur-locataire (2). Toutefois, elle se justifie par le désir de donner aux tiers la sécurité nécessaire aux affaires, ces tiers ne connaissant légalement que celui au nom duquel est l'acte de francisation, c'est-à-dire le propriétaire, et ce dernier, d'après l'expression de M. Danjon, étant pour eux « armateur putatif », responsable, comme tel, des actes et des faits du capitaine.

En ce qui concerne l'armateur, sa responsabilité, qui n'est pas expressément visée par la loi, découle naturellement du droit commun, puisqu'il est le véritable préposant et mandant du capitaine.

Il a été, pourtant, soutenu que l'armateur n'est soumis qu'au recours du propriétaire actionné par les créanciers du navire, et que, vis-à-vis de ces derniers, il n'est pas directement tenu des obligations du capitaine, la convention intervenue entre le propriétaire et lui étant pour eux, une *res inter alios acta* dont ils ne peuvent pas bénéficier, et le silence, en ce qui le concerne, de l'article 216 § 1^{er}, qui ne parle que de la responsabilité du propriétaire, étant à cet égard significatif (3).

(2) On a parfois essayé d'expliquer cette responsabilité du propriétaire par l'idée d'une représentation de ce dernier par l'armateur, de sorte que le capitaine, préposé du mandataire, serait réputé préposé du mandant (DESJARDINS, II, n°262). — Avec cette idée de mandat, on arriverait à rendre le propriétaire responsable même des actes de l'armateur, ce qui est inadmissible.

(3) LAURIN sur Cresp, I, p. 616; ABRAM, *R. I. D. M.*, XXII,

Cette méconnaissance complète des principes généraux ne peut s'expliquer que par le désir de soustraire l'armateur à l'écrasante responsabilité qui pèserait sur lui si l'on donnait aux créanciers une action directe contre lui (4). La faculté d'abandon n'étant pas admise au profit de l'armateur, plutôt que de le déclarer indéfiniment tenu sur tous ses biens, on l'affranchit totalement de toute responsabilité vis-à-vis des créanciers (5). Mais nous verrons que sa responsabilité, tout comme celle du propriétaire, comporte aussi une limitation (*infra*, n° 123 et s.), et s'il en est ainsi, il n'y a plus aucune bonne raison pour ne pas appliquer les principes du droit et soumettre l'armateur à l'action directe des créanciers.

p. 564. — Cass. civ., 18 mars 1878, D. 78, I, 193, et note de M. LEVILLAIN (n° 6 et 7), qui approuve cette solution.

(4) Au contraire, en ne le soumettant qu'au recours du propriétaire, il ne sera jamais tenu que de la valeur du navire et du fret qui constitue le maximum de la contribution du propriétaire.

(5) M. DANJON, II, n° 560, compare, avec raison, cette façon de procéder à « la pratique bien connue des jurys des Cours d'assises qui, pour éviter à des criminels avérés des peines qu'ils estiment trop sévères, préfèrent les déclarer non coupables. »

CHAPITRE II

DES CAS D'IRRESPONSABILITÉ LÉGALE DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

(EXPOSÉ SOMMAIRE)

19. Dans le chapitre qui précède nous avons étudié rapidement la responsabilité de l'armateur, telle qu'elle dérive des principes généraux. Nous aurons à voir par la suite, dans tous leurs détails, les restrictions que la loi y apporte. Dans le présent chapitre, nous étudierons très sommairement certaines dispositions légales qui suppriment totalement et de plein droit la responsabilité de l'armateur, dans des cas où elle devrait être engagée d'après le droit commun.

Les principaux textes qui établissent cette irresponsabilité légale de l'armateur sont les suivants : En France, la loi du 29 décembre 1905, art. 11, sur la Caisse de prévoyance des marins français. En Grande-Bretagne, l'article 502 du Merchant Shipping

Act de 1894. Enfin et surtout l'Harter Act des Etats-Unis du 13 février 1893 (1).

§ 1^{er}. FRANCE. — Article 11 de la loi
du 29 décembre 1905

20. La loi du 21 avril 1918, remplacée par celle du 29 décembre 1905, a créé une Caisse nationale de prévoyance des marins français, annexée à la Caisse des Invalides de la marine, mais indépendante de cette dernière et revêtue de la personnalité morale.

19 (1) Signalons encore certaines législations de l'Amérique du Sud qui, dans certains cas, déclarent le propriétaire du navire irresponsable des faits du capitaine. — Ainsi, d'après l'art. 876 du C. com. chilien, reproduit par les Codes de commerce du *Guatemala* (art. 754), du *Honduras* (art. 873) et de *San-Salvador* (art. 797), « la responsabilité de l'armateur cesse... 3° si les faits du capitaine constituent une infraction aux obligations que, pour des raisons d'intérêt public, la loi impose en sa qualité de chef du navire. » Voy. sur cet article les observations de M. PRUDHOMME, dans l'introduction du C. com. chilien, traduit par lui, p. LVII (Coll. des Cod. étrang., n° 5), et l'« Exposé systématique » de M. CATTIER, *Bull. du Com. Mar. Int.*, n° 3, p. 55. — De même, les Codes de commerce de l'*Argentine* (893), du *Mexique* (673), de *Costa-Rica* (570) et du *Pérou* (592) décident que l'armateur ne répond pas des excès et abus commis, durant la navigation, par le capitaine et l'équipage, et qu'il y a lieu seulement, à raison de ces actes, de poursuivre les individus coupables et leurs biens (Textes dans CATTIER, *loc. cit.*, p. 4, 6, 13, 34 et 37). — Le Code *argentin*, art. 878 § 4, affranchit le propriétaire de toute responsabilité à raison des faits illicites commis en fraude par les chargeurs, « bien que les dits actes aient été accomplis au vu et avec le consentement du capitaine, sauf la responsabilité personnelle de ce dernier. » Il y a bien là, pourtant, une faute du capitaine, préposé du propriétaire.

Cette Caisse nationale de prévoyance, alimentée par des sources diverses, et notamment par les cotisations du personnel maritime et des armateurs, constitue une sorte d'assurance mutuelle et obligatoire, à la fois pour les gens de mer et pour les armateurs.

... *Pour les gens de mer.* — Car elle assure à tout marin français, inscrit ou non (1), une pension ou une indemnité journalière d'infirmité incessible et insaisissable, contre tout accident ou maladie (2) se rattachant à ses occupations professionnelles et qui lui serait survenu, sans fraude de sa part, pendant la durée de son embarquement sur un navire français autre que les navires de guerre ou ceux affectés à un service public.

... *Pour l'armateur* (et c'est le point qui nous intéresse). — La loi du 29 décembre décide, dans son article 11 § 2, que « par dérogation aux articles 1384 du Code civil et 216 du Code de commerce, l'armateur ou le propriétaire du navire est *affranchi de la responsabilité civile* » des accidents causés par le capitaine ou par l'équipage à des marins français embarqués sur un bâtiment français (3). Elle va

20 (1) D'après la loi du 21 avril 1898, seuls les inscrits maritimes participaient à la Caisse de prévoyance. C'est la loi du 29 décembre 1905 qui en a étendu le bénéfice au personnel non inscrit.

(2) Ainsi, à la différence des ouvriers régis par la loi du 9 avril 1898 qui ne sont protégés que contre les accidents de travail et non contre les maladies professionnelles, les marins sont indistinctement protégés contre les deux.

(3) Marseille, 6 mai 1913 confirmé par Aix, 18 février 1914, J. M. 1913, 1, 299 et 1915-16, 1, 137. — Avant 1905, sous l'empire de la

même plus loin et déclare le propriétaire irresponsable même de sa propre faute, à moins qu'elle ne soit intentionnelle ou inexcusable, auquel cas il n'en est encore tenu que sous déduction de la contribution de la Caisse de prévoyance (4). Au surplus, la portée de la loi de 1905 étant générale, l'armateur

loi du 21 avril 1898, il y avait, au contraire, controverse sur le point de savoir si l'armateur était responsable de l'accident causé à un marin par la faute lourde ou le fait intentionnel des employés du navire (la faute légère semblait être exclue pour le capitaine comme pour l'armateur, voy. la note suiv.). — La Jurisprudence se prononçait généralement pour l'affirmative. Le Havre, 6 décembre 1905, *R. I. D. M.*, XXI, 456; Req., 28 avril 1907, *ibid.*, XXIII, 5. — *Contra*, O. MARAIS, *ibid.*, XX, (1904-1905), p. 127, d'après lequel « il serait déraisonnable de penser que la loi du 21 avril 1898, qui n'est qu'un rameau de la loi du 9 avril 1898, renferme dans ses flancs le principe d'une responsabilité de second degré illimitée (sauf faculté d'abandon), dont les industries terrestres sont affranchies ».

(4) Marseille, 14 novembre 1910 (confirmé par Aix, 8 mai 1912, *J. M.*, 1913, I, 45), 10 avril 1911 et 11 janvier 1916, *R. I. D. M.*, XXVI, 821 et 828 et *J. M.* 1917, I, 26; Bordeaux, 18 novembre 1912, *R. I. D. M.*, XXVIII, 685. — Sur la définition de la faute inexcusable, voy. Rouen, 30 septembre 1912 et Aix, 9 mars 1914, *ibid.*, XXVIII, 579 et XXX, 55, et note *in fine* de M. RIGERT sous D. 1915, I, 113. — Sous le régime de la loi du 21 avril 1898, il fallait aussi que la faute de l'armateur fût lourde ou intentionnelle pour qu'elle pût donner application aux principes généraux, c'est-à-dire à l'article 1382 C. civ. (art. 11 de la loi). Certains tribunaux, invoquant les règles de l'équité, n'entendaient pas la faute lourde au sens juridique du mot, et se contentaient d'une faute certaine établie suivant les principes du droit commun. Marseille, 27 mars 1901, *R. I. D. M.*, XVI, 669. Voy. la critique de ce jugement par M. Paul de VALROGER, *ibid.*, XVIII, 1902-1903, p. 423. — Mais la majorité de la jurisprudence était contraire et exigeait la faute lourde ou le fait intentionnel. Cass. Req. 23 octobre 1900, S. 1903, I, 145; Rennes, 26 novembre 1901; Pand. franç., 1902, 2, 65.

peut opposer l'exonération légale de sa responsabilité non seulement aux participants embarqués sur son propre navire, mais à toute personne protégée par la loi sur la Caisse de prévoyance, quel que soit le navire auquel elle appartient (5).

21. Qu'on nous permette de parler ici brièvement de l'article 217 du Code de commerce, lequel, dans un cas spécial, restreint d'une manière particulière la responsabilité du propriétaire du navire. A vrai dire, cette matière ne trouve pas sa place naturelle dans un chapitre consacré aux cas où la loi *supprime*, et non *limite* cette responsabilité ; mais nous préférons en traiter ici, d'abord, parce que cela nous semble faciliter la division de notre étude, et puis, parce que le texte en question se rapproche des dispositions examinées dans le présent chapitre, par ce trait commun que, dans le cas qu'il prévoit, il *restreint de plein droit* la responsabilité du propriétaire, comme elles l'*effacent de plein droit* dans les hypothèses qu'elles régissent.

D'après l'article 217 du Code de commerce « les

(5) Ainsi, « lorsqu'à la suite d'un abordage, un marin est tué à bord du navire abordé, par la faute d'une personne de l'équipage du navire abordeur, l'armateur de ce dernier navire, à l'encontre duquel aucune faute personnelle, intentionnelle ou inexcusable n'est relevée, ne saurait être responsable aux termes du droit commun ». Le Havre, 24 mars 1908 et 1^{er} mars 1910, *R. I. D. M.*, XXIV, 45 et XXV, 767 ; Rouen, 1^{er} février 1911, *ibid.*, XXVII, 29, confirmé par Cass. Req., 24 novembre 1913, D. 1915, 1, 113, note de M. RIPERT ; T. civ. Nantes, 21 janvier 1914, D. 1915, 2, 87.

propriétaires des navires équipés en guerre ne seront... responsables des délits et déprédations commis en mer par les gens de guerre qui sont sur leurs navires, ou par les équipages, que jusqu'à concurrence de la somme pour laquelle ils auront donné caution, à moins qu'ils n'en soient participants ou complices. »

Il s'agit, comme on le voit, des *corsaires*. Pendant longtemps, les propriétaires de ces navires n'étaient pas responsables à l'égard des délits commis par leurs équipages (1). L'Ordonnance de la Marine de 1681 crut remédier aux excès criants et souvent criminels qui en résultaient, en les obligeant de donner caution de 15.000 livres, et en les rendant responsables, jusqu'à concurrence de cette somme, des délits de leurs équipages (liv. 2, tit. 8, art. 3), et, après que deux règlements des 23 juillet 1704 (art. 13) et 21 octobre 1744 (art. 17) les en eurent déclarés indéfiniment tenus, le Code de commerce vint rétablir le système de l'Ordonnance qu'il re-

21 (1) Voy. l'art. 44 de l'Edit de février 1543 sur l'amirauté, etc... (ISAMBERT, t. XII, p. 865), reproduit par l'art. 71 de l'Edit de mars 1584 sur la juridiction de l'amiral, etc... (ISAMBERT, t. XIV, p. 589 : « ... Nous à ces causes avons déclaré et déclarons que lesdits bourgeois, victuailleurs et armateurs de navires non complices, participans ne délinquans à faire prises ou déprédations sur nos alliez, *ne devoir être tenus ne subjects de répondre desdites prises ou déprédations en aucune manière, ne pouvoir estre aucunement vexez ou travaillez, ains voulons qu'ils soient absous...* »

produit, sur ce pont, presque mot à mot. Suivant ce système, les propriétaires des corsaires, à condition qu'il n'y ait de leur part aucune participation ou complicité, ne sont donc obligés à l'égard des délits et déprédations de la course que dans la limite du cautionnement qu'ils doivent fournir, et qui a été fixé, en dernier lieu, par l'article 20 de l'arrêté du 2 prairial an XI (2).

Du reste, l'article 217 étant un texte exceptionnel, il comporte une interprétation restrictive, et puisqu'il ne parle que des délits des équipages, il ne doit s'appliquer ni à leurs quasi-délits, ni aux contrats passés par le capitaine dans l'intérêt de l'expédition, lesquels restent soumis au droit commun maritime, c'est-à-dire à l'article 216 que nous aurons à étudier longuement plus loin (3).

(2) Arrêté du 20 prairial an XI, art. 20 : « Tout armateur de bâtiments armés en course ou en guerre et marchandises sera tenu de fournir un cautionnement par écrit de la somme de 37.000 francs. Et si l'état-major et la mestrance, l'équipage et la garnison comprennent en tout plus de 150 hommes, le cautionnement sera de 74.000 francs... »

(3) Aux Etats-Unis où la course est maintenue, le propriétaire du corsaire échappe aux conséquences des actes de piraterie des gens de mer, mais non à celles de leurs fautes qui restent régies par le droit commun. Dixon, cité par M. DESJARDINS (II, n° 317) distingue entre les prises improprement faites (*improperly made* : par exemple, saisie à bord d'un navire neutre d'une marchandise neutre que le corsaire classe à tort parmi les articles de contrebande), et les prises non autorisées (*unauthorized* : par exemple saisie sans motif d'un navire neutre), et ne déclare le propriétaire du corsaire responsable que des premières.

Ce traitement de faveur des navires armés en guerre s'explique par cette considération que leurs propriétaires sont exposés à des risques plus graves que ceux des autres navires, à cause de l'indiscipline qui règne forcément, à raison même du métier, dans leurs équipages, lesquels ne peuvent pas être composés de marins inscrits au delà d'un huitième, alors que, d'un autre côté, ils peuvent comprendre des marins étrangers pour les deux cinquièmes. « Pour les corsaires, les marins classés ne peuvent y entrer que pour un huitième ; tout le reste est un pêle-mêle de gens venus on ne sait d'où, la plupart étrangers, ayant cent origines diverses, à qui tous pavillons sont indifférents, gens qui, d'ailleurs, sont loin d'être de mœurs et de caractères pacifiques et qui, au contraire, marins et soldats, destinés à chercher et à braver les plus grands périls, sont disposés, par l'ardente soif du gain, à tous genres d'excès » (Laurin sur Cresp, I, p. 445).

Depuis l'abolition de la course par la Déclaration de Paris du 16 avril 1856, à laquelle seuls les Etats-Unis n'ont pas adhéré jusqu'à présent (*suprà*, n° 1), l'article 217 n'a plus qu'un intérêt historique et théorique.

Pourtant il pourrait être remis en vigueur soit à titre de représailles contre les Etats adhérents à la Déclaration de Paris qui y contreviendraient, soit à l'encontre des non-adhérents, cette Déclara-

tion, en tant que convention synallagmatique, n'engendrant que des obligations réciproques (4).

§ 2. GRANDE-BRETAGNE. — *Article 502
du Merchant Shipping Act de 1894*

22. En Grande-Bretagne où, ainsi que nous le verrons (*infra*, n° 55), le *common law* avait longtemps considéré l'armateur comme un transporteur de droit commun, responsable, comme tel, de tout dommage, sans aucune restriction légale, sauf le cas de force majeure ou le fait de guerre (*act of God or the King's enemies*) (1), le M. S. A. de 1854, art. 503, était venu l'exonérer complètement, par un « étrange bond » et sans aucune bonne raison, de toute responsabilité, à l'égard des chargeurs, dans deux cas particuliers. La matière est actuellement régie par le M. S. A. de 1894, dont l'article 502, par une grave dérogation aux principes généraux, établit l'irresponsabilité du propriétaire :

1° En cas d'incendie à bord endommageant ou détruisant des marchandises ou d'autres objets quelconques (2);

(4) Le projet de revision de 1867 avait supprimé l'art. 217 comme inutile. Voy. DE VALROGER, I, n° 283.

22 (1) Voy. l'introduction de M. FROMAGEOT, p. IX, à sa traduction du M. S. A. de 1894.

(2) Le dommage causé par la fumée et par l'eau employée pour éteindre le feu est un dommage par suite d'incendie dans le sens

2° En cas de vol, détournement, enlèvement ou recel de matières d'or ou d'argent, de montres, de bijoux ou de pierres précieuses, lorsqu'au moment de l'embarquement, leur propriétaire ou chargeur n'a pas déclaré à l'armateur ou capitaine leurs véritables nature et valeur dans le connaissement ou autrement par écrit (3).

Dans ces deux hypothèses, et pourvu qu'il n'ait à se reprocher aucune faute personnelle ou complicité (4), le propriétaire du navire est à l'abri de toute poursuite. Mais, par une bizarrerie que critique M. de Courcy (III, p. 258), cette exonération légale n'existe qu'à l'égard de ses propres chargeurs, dont, pourtant, il s'était engagé, par le contrat d'affrètement, à soigner les intérêts; elle fait, au contraire, défaut à l'égard des tiers auxquels aucun contrat ne le lie, de sorte que si, pour prendre un exemple, le feu se

de l'art. 502. — Mais cet article n'exonère pas le propriétaire de sa contribution à l'avarie commune, dans le cas où des marchandises non atteintes par le feu sont endommagées par l'eau que le capitaine leur fait jeter pour empêcher l'extension de l'incendie. Voy. TEMPERLEY, p. 293.

(3) Aussi, M. DESJARDINS, II, n° 309 recommande-t-il aux chargeurs de tous les pays de décrire avec une minutieuse exactitude les objets précieux qu'ils embarquent à bord des navires anglais. M. TEMPERLEY, p. 293, cite l'affaire *Williams v. African S. S. Co.* (1856), où il avait été jugé que la déclaration dans le connaissement d'« une boîte contenant environ 248 onces de poudre d'or » (*one box containing about 248 ounces of gold dust*) ne répondait pas aux exigences de l'art. 502, § 2.

(4) Voy. Haute-Cour de justice, 1^{er} novembre 1912, *R. I. D. M.*, XXVIII, 407.

propage sur d'autres navires, le propriétaire n'est plus protégé par l'article 502. D'un autre côté, l'application de cet article peut être écartée par la convention contraire, et la jurisprudence décide qu'il n'est pas nécessaire que cette stipulation soit expressément formulée dans le connaissement, mais qu'il suffit que l'examen de ce titre permette de conclure raisonnablement que les parties ont eu cette commune intention (5).

Aux Etats-Unis d'Amérique, une loi du 28 février 1871 (articles 4281 et 4282 des statuts revisés, textes dans Cattier, *loc. cit.*, p. 17-18), établit la même irresponsabilité du propriétaire pour les conséquences des incendies survenus à bord de son navire sans sa faute, et pour les détournements ou vols de matières précieuses non déclarées.

§ 3. — ETATS-UNIS. — *Article 3 de l'Harter Act*
du 13 février 1893.

23. Nous avons déjà vu (n°6) qu'à l'égard des chargeurs, la responsabilité des propriétaires de navires du fait de leurs préposés maritimes est pratiquement supprimée par la *negligence clause*, dont la validité est aujourd'hui presque universellement admise.

(5) Cour Suprême de judicature, 22 novembre 1911, *R. I. D. M.*, XXVII, 373.

Cependant, cette clause a rencontré une résistance opiniâtre aux Etats-Unis d'Amérique où, à l'exception des Cours de certains Etats, qui déclaraient qu'un contrat « fait honnêtement et en connaissance de cause est un contrat valable », la majorité des Cours, à commencer par la Cour suprême (5 mars 1889, *Clunet* 1890, p. 153), la considéraient comme contraire à l'ordre public. Une loi du 13 février 1893, relative « à la navigation du navire, au connaissance et à certaines obligations, droits et devoirs concernant le transport des marchandises », exécutoire à partir du 1^{er} juillet 1893 (art. 8) et appelée *Harter Act*, du nom de son promoteur. M. Michael D. Harter, régla la matière sur des bases nouvelles (1). Le système de cette loi est principalement fondé sur la distinction entre les *fautes nautiques* et les *fautes commerciales* des préposés de l'armement.

D'une part, elle prohibe, sous peine de nullité et même d'une amende maxima de 2.000 dollars à partager par moitié entre la partie lésée et l'Etat (art. 5), l'insertion dans les connaissements de toute clause exonérant l'armateur de la responsabilité, soit des fautes de ses préposés dans le chargement, l'arrimage, la garde, le soin ou la livraison de la cargaison (art. 1^{er}), soit de ses propres fautes relativement à son obligation de préparer convenablement

23 (1) Voy. le texte de cette loi dans la *R. I. D. M.* VIII (1892-93), p. 632,

le navire pour le mettre en état d'accomplir le voyage projeté (art. 2).

Mais, d'autre part, — et c'est l'aspect de la loi qui nous intéresse, — cette interdiction est rachetée par l'article 3, en vertu duquel l'armateur, à condition qu'il ait fait *due diligence* avant le départ, est de plein droit irresponsable à l'égard des fautes commises *in navigation or in the management* du navire.

Les fautes commises *in navigation* sont, sans aucun doute, les fautes nautiques, telles que la mauvaise direction donnée au navire, les erreurs de feux, l'inobservation des règles de route, etc. (Cour d'appel du 2^e circuit des Etats-Unis, 1^{er} juillet 1903 et Cour du district est de Pensylvanie, 15 juillet 1903, *R. I. D. M.*, XIX, p. 621 et 623). Mais l'interprétation du mot *management* a donné lieu à des difficultés. Par suite d'une erreur de traduction, il a été tout d'abord jugé en France, dès avant 1893 (ce mot étant usité dans les connaissements bien avant l'Harter Act), que cette expression désignait l'administration du navire, et que les fautes commises *in the management* étaient les fautes que le capitaine commettait en sa qualité d'agent commercial de l'armement, chargé de bien arrimer les marchandises, d'en prendre soin pendant le voyage, de les délivrer à qui de droit à l'arrivée, etc. (Aix, 24 décembre 1891, *R. I. D. M.* VII, 408). Mais cette interprétation inexacte, dénuée de sens sous l'empire de l'Harter

Act qui prohibe précisément l'exonération des fautes commerciales, a été vite abandonnée, et aujourd'hui il est unanimement admis que les fautes *in the management* sont, comme les fautes *in navigation*, des fautes nautiques (2).

Pour que l'armateur puisse bénéficier de l'exonération légale des fautes nautiques de ses préposés, il doit avoir fourni, avant le départ, *due diligence*, c'est-à-dire une vigilance raisonnable pour que le navire « soit à tous les points de vue en état de tenir la mer et qu'il soit convenablement armé, équipé et approvisionné » (art. 3). La preuve qu'il a accompli cette obligation incombe à l'armateur (Cour Suprême

(2) Marseille, 14 décembre 1898 et Dunkerque, 27 décembre 1898, *R. I. D. M.*, XIV, 508 et 474; Haute Cour de justice anglaise, 6 décembre 1892, 5 novembre 1895, 19 novembre 1902, *ibid.*, XIV, 540, XI, 630, XVIII, 710; Cour d'appel de Bruxelles, 22 mai 1911, *ibid.*, XXVII, 115. — On a essayé, — du reste sans qu'il y ait aucun intérêt pratique, puisque dans les deux cas l'irresponsabilité est la même, — d'établir une distinction entre le *management* et la *navigation*, en disant, soit que le premier est plus étendu que la seconde, pouvant comprendre des fautes commises même lorsque le navire est dans un port (Govare et Denisse, *R. I. D. M.*, XVII, p. 250), soit que la *navigation* vise la direction purement technique et nautique (p. ex., les erreurs de route), tandis que les fautes *in the management* seraient commises en dehors de la direction nautique, tout en lui étant accessoires (p. ex., le fait d'avoir maladroitement rempli les réservoirs d'eau). (GAUTIER, thèse, n° 103 et 105). — Un arrêt du 7 février 1907 de la Cour Suprême de Copenhague, *R. I. D. M.*, XXIII, p. 895, s'attache uniquement au lieu où la faute a été commise, en décidant que le *management* ne vise que la direction du navire en cours de voyage, de sorte que la même faute commise dans le port dégère en faute commerciale.

des Etats-Unis, 19 octobre 1903, *R. I. D. M.*, XIX, 781), et quoiqu'il s'agisse là d'un fait matériel, certaines décisions exigent une preuve précise et directe et rejettent les simples présomptions (3).

Etant intitulé *an act affecting bills of lading*, l'Harter Act est étranger aux billets de passage, c'est-à-dire aux dommages corporels des passagers et à la perte de leurs bagages (Cour d'appel du 2^e circuit des Etats-Unis, 22 février 1906, *R. I. D. M.*, XXII, 224). D'un autre côté, il ne concerne que les rapports du transporteur avec ses propres chargeurs, de sorte qu'en cas d'abordage imputable à son capitaine, sa responsabilité demeure entière aussi bien à l'égard des propriétaires que des chargeurs du navire abordé (Voy. H. Putnam, *R. I. D. M.*, VIII, p. 636).

24. On présente généralement l'Harter Act comme un triomphe des chargeurs américains contre l'armement étranger. A cette époque, les Américains, qui étaient devenus un peuple d'exportateurs et dont la marine marchande, après un remarquable apogée,

(3) Cour Suprême des Etats-Unis, 2 avril 1906, *R. I. D. M.*, XXII, 107. — Sur la *due diligence*, voy. les thèses de MM. SAUVAGE, n^o 34 et GAUTIER, n^o 94 et s. — Un arrêt du district sud de New-York du 14 novembre 1913, *R. I. D. M.* XXIX, 824, décide que l'exonération de l'article 3 de l'Harter Act ne s'applique pas aux pertes résultant de l'innavigabilité du navire, et qu'il est donc inopérant que le propriétaire ait cru son navire navigable au commencement du voyage, ou qu'il ait fait tout ce qu'il pouvait raisonnablement faire pour le rendre tel.

était en décadence complète, étaient obligés de s'adresser, pour l'exportation, en Europe, de leur blé et de leur farine, aux armateurs étrangers, spécialement aux armateurs anglais, lesquels ne manquaient pas d'insérer dans les connaissements la clause de négligence. L'Harter Act serait venu, en mettant fin à cette pratique, prendre en main les intérêts des propriétaires de cargaisons contre ceux des propriétaires de navires, et on ajoute d'ordinaire que le jour où les Etats-Unis redeviendront de grands transporteurs, il est vraisemblable qu'ils atténueront les sévérités de cette loi. Il est permis de penser que ce jour est arrivé, puisqu'en 1913 la flotte commerciale des Etats-Unis se classait au troisième rang, après celles de l'Angleterre et de l'Allemagne, et avant celles de la Norvège et de la France, et cependant on ne paraît pas disposé, de l'autre côté de l'Atlantique, à modifier l'Act de 1893. La clef de l'énigme ? C'est que le point de départ du raisonnement est vicieux, quand on dit que cet *Act* a été inspiré par les chargeurs contre l'armement. Certes, les chargeurs y ont trouvé cette satisfaction de voir consacrer législativement la nullité des clauses de non-responsabilité prononcée déjà par la jurisprudence (1), mais les véritables bénéficiaires de

24 (1) Encore cette satisfaction n'était pas entière, car la jurisprudence antérieure à la loi de 1893 considérait comme illicite l'irresponsabilité conventionnelle tant des fautes commer-

cette loi furent les armateurs, et la preuve en est que ce sont les sénateurs des ports maritimes qui la rédigerent (2). Il est vrai que, si l'on compare l'armateur régi par la loi américaine à l'armateur soumis à une autre législation, le premier est dans une situation d'infériorité, car, s'il est de plein droit irresponsable à l'égard des fautes nautiques de ses préposés, l'autre est exonéré, en fait, au moyen de la *negligence clause*, dont la validité est admise, aussi bien de leurs fautes nautiques que de leurs fautes commerciales, et, d'un autre côté, le premier est obligé d'établir sa *due diligence*, alors que le second, grâce à la clause de non-responsabilité de ses propres fautes, qui a pour effet de renverser le fardeau de la preuve, n'est tenu, en réalité, que si le chargeur réussit à prouver une faute à sa charge (3).

ciales que des fautes nautiques, tandis que l'Harter Act n'annule la clause de négligence qu'à l'égard des premières, et affranchit, au contraire, de plein droit l'armateur de la responsabilité des fautes nautiques.

(2) Voy. les déclarations de M. PAGE, délégué des Etats-Unis, à la conférence de Brème (1909) du Comité Maritime International, *Bulletin* n° 24, p. 379. — Cpr. LEJEUNE, *R. I. D. M.*, IX, p. 326.

(3) Encore, à ce dernier point de vue, cette infériorité n'est-elle pas aussi certaine, car il paraît être généralement admis par la jurisprudence américaine que l'armateur, qui ne saurait s'exonérer complètement de ses fautes personnelles, peut tout au moins en mettre la preuve à la charge de l'affrètement, c'est-à-dire qu'il ne lui est interdit de s'affranchir, comme en France (*suprà* n° 6) que de sa responsabilité délictuelle, mais non de sa responsabilité contractuelle. Voy. SAUVAGE, thèse, n°s 40 et 41.

Mais si l'on n'examine que l'armement soumis à la loi des Etats-Unis et qu'on se place avant et après l'Harter Act, il est facile d'apercevoir qu'il bénéficie actuellement d'une faveur qu'il n'avait pas auparavant. En effet, s'il est exact qu'avant la loi de 1893 il avait le droit, qu'il n'a plus, d'insérer dans les connaissements la *negligence clause*, il ne pouvait pas pratiquement en retirer le profit, puisque la grande majorité de la jurisprudence annulait cette clause sans distinguer entre les deux catégories de fautes qu'elle visait (4), tandis que sous l'Harter Act, s'il est vrai qu'il reste encore tenu des fautes commerciales de ses préposés, il est exonéré, de par la loi, de leurs fautes nautiques.

25. Quoi qu'il en soit, l'*Harter Act* a été reproduit, en Australie, par le *Sea Carriage of Goods Act* du 15 décembre 1904, connu sous le nom de *Paramount Act*, et, au Canada, par le *Canadian Sea Carriage of Goods Act* du 4 mai 1910. Une législation analogue a été introduite en *Nouvelle-Zélande*.

La distinction que l'*Harter Act* fait entre les fautes nautiques et les fautes commerciales des préposés, et dont, d'ailleurs, il ne peut pas revendiquer l'in-

(4) Pour échapper à cette jurisprudence, les armateurs stipulaient dans le connaissement que le contrat de transport serait soumis à une législation qui admet la *négligence clause*, mais les Cours avaient trouvé le moyen de ne pas appliquer ces stipulations. Voy. GAUTIER, thèse, n° 87.

vention (1), est généralement considérée comme la loi idéale devant régir les connaissements, et lorsque le Comité central des armateurs de France et la Chambre des négociants-commissionnaires et du commerce extérieur adoptèrent, les 18 mars et 15 mai 1914, une formule générale de connaissement à la sortie des ports de France et d'Algérie, ils l'établirent sur cette même distinction (2).

25 (1) En 1886, les armateurs de Brême et de Hambourg et les chambres de commerce établirent un type de connaissement, dit communément *connaissement hanséatique*, qui était basé sur cette même distinction entre les fautes nautiques des préposés de l'armateur, dont ce dernier était exonéré (art. 2), et leurs fautes commerciales dont il répondait, ainsi que de ses fautes personnelles avant le départ, à peine de nullité de toute clause contraire (art. 1^{er}). Ce connaissement ne fut, du reste, adopté que par quelques grandes compagnies de navigation allemandes, notamment par la *Hamburg-America-Linie* et le *Norddeutscher Lloyd* qui le pratiquent encore pour certaines de leurs lignes. On en trouvera les principales dispositions dans la thèse de M. TALLAVIGNES D'ANGLES, p. 84.

(2) Le texte de ce connaissement-type lequel, malgré la guerre de 1914, a reçu déjà un commencement d'exécution et a rendu moins utile l'intervention législative dans cette matière, se trouve dans la *R. I. D. M.*, XXX (1915-1917), p. 178.

CHAPITRE III

DE LA LIMITATION LÉGALE DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

26. Si l'on fait abstraction des cas dont nous venons de donner un aperçu sommaire dans le chapitre précédent, et dans lesquels la loi exonère de plein droit le propriétaire du navire de toute responsabilité à l'égard des délits et quasi-délits de ses préposés, on pourrait croire que, dans toute autre hypothèse, chaque fois que ces derniers l'obligent par leurs actes licites ou illicites, conformément aux principes du mandat (art. 1998 C. civ.) ou de la préposition (art. 1384 C. civ.) que nous avons étudiés dans notre premier chapitre, le propriétaire est tenu indéfiniment, sur la totalité de son patrimoine, en vertu de la règle *qui s'oblige, oblige le sien*, consacrée par l'article 2092 du Code civil, ainsi conçu : « Quiconque s'est obligé personnellement, est tenu de remplir son engagement sur tous ses biens mobi-

liers, ou immobiliers, présents et à venir » (1). Mais nous savons déjà qu'il n'en est rien (n° 3), et que le droit maritime apporte ici une grave atteinte au droit de gage général des créanciers maritimes. Ce droit de se servir de tous les biens du débiteur à l'acquittement de la dette, ils le conservent quand il s'agit d'obligations dérivant des fautes personnelles du propriétaire du navire (n° 176), ou des contrats passés par lui-même (n° 177); ils l'ont encore pour les actes de ses *agents terrestres*, tels que le *capitaine d'armement*, spécialement chargé, au port d'attache, dans les grandes compagnies de navigation, de l'équipement des navires, et qui n'a du capitaine que le nom, et le *consignataire du navire* ou *consignataire de la coque*, qui a pour mission, dans les ports de destination ou d'escale, de prendre possession de la cargaison, de la délivrer à qui de droit, de conserver les droits de l'armateur et de recouvrer le fret encore dû (n° 181). Mais, en ce qui concerne ses obligations qui prennent leur source dans les faits

26 (1) Qu'on ne nous objecte pas que les restrictions à la responsabilité du propriétaire du navire dont nous allons parler, ne sont pas contraires, pour ce qui est des faits illicites de ses préposés, à l'art. 2092 C. civ., dont la formule : « Quiconque s'est obligé... » supposerait des obligations dérivant d'une convention, et non d'un délit ou d'un quasi-délit. Il est unanimement admis que cet article s'applique à toutes les obligations personnelles, quelle qu'en soit la source, et que l'on doit négliger le défaut de rédaction qu'il contient, et l'interpréter comme s'il disait : « Quiconque est obligé... ». Voy. PLANIOL, II, n° 180; COLIN et CAPITANT, II, p. 38.

fautifs de ses *préposés maritimes* et dans les engagements contractés par le capitaine dans l'exercice de ses fonctions, toutes les législations sont unanimes (sauf réserve pour les contrats du capitaine) à limiter sa responsabilité, soit en la cantonnant sur certains biens, soit en la réduisant à une certaine somme déterminée par la loi (2). Mais il a été déjà dit plus haut (n° 4) que cet accord n'existe que sur la formule générale du principe, et qu'au contraire, sur son organisation pratique, de profondes divergences séparent les différentes législations. Le moment est maintenant venu d'étudier de près les différents systèmes qui restreignent la responsabilité des propriétaires de navires à raison des actes et des faits du capitaine et des gens de l'équipage. Il nous faut aussi rechercher les origines et les motifs de cette limitation. Autant de points qui feront l'objet d'autant de sections.

SECTION PREMIÈRE

Les motifs de la limitation

27. On présente généralement ensemble, au point de les confondre, les raisons qui justifient la limitation

(2) Il semble, pourtant, que la législation du *Nicaragua* ne connaît pas de limitation. Les articles 339 et s. du Code du 12 mars 1869 indiquent bien les cas de responsabilité de l'armateur, mais ils gardent le silence sur la restriction de cette responsabilité. Voy. CATTIER, *Bull. n° 3 du Com. Mar. Int.*, p. 35.

de la responsabilité des propriétaires de navires à l'égard des faits illicites des gens de mer, et celles qui la justifient à l'égard des contrats du capitaine, et il est vrai que les motifs que l'on donne d'ordinaire pour expliquer cette limitation, ne diffèrent pas sensiblement selon qu'on envisage le propriétaire dans sa qualité de commettant, ou dans sa qualité de mandant. Nous préférons, au contraire, considérer successivement, et non cumulativement, ces deux qualités du propriétaire du navire, et examiner séparément, à propos de chacune d'elles, les raisons de la restriction de sa responsabilité. Cela pour un double motif. D'abord, parce que cette division nous paraît pouvoir donner plus de clarté à nos développements, et puis, parce que les moyens par lesquels nous essaierons de réfuter les arguments dont s'étaie communément le principe de la limitation, ne seront pas complètement identiques dans les deux cas.

28. I. Faits illicites des gens de mer. — Prenons, d'abord, les faits illicites des gens de mer. La première pensée qui vient à l'esprit pour expliquer la réduction de la responsabilité du propriétaire du navire à leur égard, est celle-ci : Pourquoi le commettant est-il tenu du fait de ses préposés ? Parce qu'il ne les a pas bien choisis ou surveillés, ou, mieux encore, parce qu'il a à se reprocher ces deux fautes à la fois. Est-ce le cas du propriétaire du

navire ? Evidemment non. *Culpa in eligendo* ? Mais il n'avait pas la liberté du choix ; il était obligé de prendre le capitaine dans une catégorie restreinte de personnes réunissant les conditions exigées par la loi, et ne pouvait pas placer à la direction de son bâtiment une autre personne qui lui inspirait, peut-être, plus de confiance, mais qui n'était malheureusement pas pourvue du brevet de capacité délivré par l'Etat. Du reste, dans bien des cas, il n'a même pas ce choix limité, et il se trouve tenu du fait d'un préposé qu'il n'a pas désigné lui-même. C'est ce qui arrive en cas de nomination du capitaine, en cours de route, par le consul, en cas de louage du navire non équipé, ou de l'établissement d'un usufruit sur lui, ou encore dans l'hypothèse d'une vente du bâtiment non suivie des formalités de la mutation en douane (*suprà*, n^{os} 17 et 18). *Culpa in negligendo* ? Mais peut-on sérieusement faire grief à l'armateur de n'avoir pas su surveiller un capitaine qui agit au loin, séparé de lui par l'étendue des mers, échappant à tout contrôle efficace, et qui, même s'il était, grâce à la télégraphie sans fil, en rapports permanents avec le propriétaire et pouvait recevoir en temps utile ses instructions, n'était pas obligé de les suivre, étant « maître du navire après Dieu » pour toutes les mesures de navigation à prendre ? — Cette situation exceptionnelle du propriétaire du navire, conclut-on, justifie amplement l'atténuation

que la loi apporte à sa responsabilité de commettant, et tout système qui le rendrait indéfiniment tenu par des actes illicites d'un capitaine qu'il n'a pas librement choisi, que, parfois, il n'a même pas nommé lui-même, et que, dans tous les cas, il ne peut pas surveiller efficacement, serait un système inique et odieux. — Voilà comment on explique généralement le principe de la limitation.

Que vaut cette explication ? A nos yeux, elle n'est exacte que dans les faits qui lui servent de base, mais la conclusion qu'on en tire ne nous paraît pas s'y rattacher par un lien logique. — Oui, certes, dans la majorité des cas, on n'aura à reprocher au propriétaire du navire ni d'avoir mal choisi ses agents maritimes, ni d'avoir exercé sur eux un contrôle négligent. Mais pour déduire de là qu'il ne doit pas être obligé, de leur fait, sur tous ses biens et sans restriction, comme les autres préposants, il faut commencer par admettre que la responsabilité du commettant qu'établit l'alinéa 3 de l'article 1384 du Code civil, est fondée sur la double présomption d'une faute dans le choix et dans la surveillance du préposé. Or, pour nous, tel n'est pas le fondement des obligations qui naissent de la préposition (*suprà*, n° 10). D'ailleurs, si cette théorie était exacte, elle conduirait bien loin, et, pour peu qu'on se piquât de logique, on devrait raisonnablement conclure, non à la simple limitation de la responsabilité du propriétaire du navire,

mais à sa complète irresponsabilité. Car, du moment que la responsabilité du préposant serait basée sur la présomption d'une double faute, cette responsabilité devrait être exclue entièrement (et non seulement en partie), comme ayant perdu sa base, toutes les fois que la double faute présumée ferait manifestement défaut, comme dans l'hypothèse de l'armateur qui n'a pas choisi lui-même son capitaine (ou, du moins, qui ne l'a pas choisi en toute liberté), ni pu le surveiller étroitement. Et l'on ne sortirait pas de la difficulté en affirmant que la présomption de l'article 1384 § 3 du Code civil est une présomption irréfragable. Nous répondrions qu'une présomption qui ne souffre pas la preuve contraire, n'en est pas une réalité, car le véritable effet de la présomption légale est de dispenser simplement son bénéficiaire de toute preuve (art. 1352 § 1^{er} C. civ.), pour en mettre le fardeau à la charge de son adversaire, et non d'interdire à celui-ci d'établir que le législateur s'est trompé dans sa supposition. Si donc la loi déclare le commettant responsable du fait de ses préposés parce qu'elle le présume en faute, mais que, d'autre part, elle lui fait défense de prouver l'absence de cette faute, c'est que cette faute présumée n'est pas, en réalité, le fondement de la responsabilité de l'article 1384 § 3 du Code civil. — Nous verrons quel est, pour nous, ce fondement. Mais, auparavant, examinons de près les faits sur lesquels on appuie le

principe de la limitation de la responsabilité de l'armateur.

29. L'armateur, dit-on d'abord, ne choisit pas librement le capitaine qu'il doit prendre dans une catégorie limitée de personnes possédant le diplôme voulu, et l'on ajoute qu'il y a des hypothèses où ce n'est pas lui-même qui le prépose à la direction du bâtiment. — Cela est vrai ; mais cette situation est-elle spéciale aux expéditions par mer ? N'y a-t-il pas, en dehors du droit maritime, des cas où l'on se trouve tenu *in infinitum* à raison des fautes de commis que l'on n'a pas choisis ? M. Zens (thèse, p. 262) donne une série d'exemples de ce genre. Pour n'en prendre qu'un, une commune ne répond-elle pas, sans restriction aucune, des faits de ses préposés de l'octroi qui sont pourtant nommés par le préfet et, parfois, par le ministre des Finances ? Et ne trouve-t-on pas aussi, dans le droit terrestre, des hypothèses où le commettant n'a pas la pleine liberté du choix de ses préposés, et où, néanmoins, sa responsabilité reste entière à l'égard des fautes de ces derniers ? Est-ce que le mécanicien d'une automobile ne doit pas posséder un brevet comme le capitaine ? A-t-on pourtant jamais prétendu que le propriétaire d'une automobile devait bénéficier d'une limitation de sa responsabilité indirecte, à cause de l'entrave que la loi apporte dans la liberté du choix du chauffeur ? Et, d'ailleurs, n'est-il pas au moins étrange de trouver une raison

d'exonération dans une mesure édictée dans l'intérêt bien entendu non seulement des autres intéressés aux expéditions maritimes, mais aussi des armements eux-mêmes ? Le diplôme du capitaine est une garantie de sa capacité professionnelle, et il est certain que si un jour la loi établissait un système de pleine liberté, les propriétaires de navires n'en continueraient pas moins de confier le commandement de leurs bâtiments à des capitaines qui auraient obtenu le brevet attestant leur aptitude technique. Ne voyons-nous pas, de nos jours, les grandes compagnies de transports par mer porter leur choix de préférence sur les officiers des vaisseaux de l'Etat ? (1) Ainsi donc, s'il n'est pas faux que, généralement, on ne peut reprocher à l'armateur aucune faute dans le choix de son capitaine, il est également vrai qu'il y a d'autres préposants aussi qui sont exempts de ce reproche, sans que, cependant, la loi apporte, pour cela, la moindre atténuation à leur responsabilité.

Mais on dit encore que l'armateur, qui n'a pas pu nommer le capitaine en toute liberté, était également dans l'impossibilité de fait et de droit de le surveiller, à cause de son éloignement et de l'indépendance que lui confèrent ses fonctions. — Cela est encore vrai généralement, mais cela non plus n'est particulier aux transports maritimes. Peut-on prétendre sérieu-

29 (1) Cpr. LOUIS FRAISSAINGEA, *Rec. de l'Acad. de Toulouse* 1903, p. 392.

sement qu'une compagnie de chemins de fer est en mesure de surveiller efficacement ses employés, dont pourtant elle répond sans limitation en quelque point du réseau que la faute soit commise ? Demain nous voyagerons à travers les airs aussi facilement que nous le faisons aujourd'hui sur terre ou sur mer ; dès à présent, on envisage dans plusieurs pays, et notamment en France, l'établissement de différentes lignes de services postaux par aéroplanes, et on annonce la constitution, à Munich, d'une société de transports par voie aérienne (1). Croit-on que les propriétaires d'un avion faisant le trajet Paris-New-York, ou Londres-Calcutta, pourraient exercer sur leur pilote un contrôle plus efficace que l'armateur sur le capitaine, et n'est-il pas certain, pourtant, qu'il n'en seraient pas moins entièrement responsables de ses fautes, alors même qu'il aurait passé outre à des ordres techniques de ses maîtres qu'il jugerait dangereux et contraires à la bonne réussite de l'expérience aérienne ?

Si donc bien des commettants sont obligés, et sans aucune limitation légale, par les faits illicites de préposés qu'ils n'ont pas nommés eux-mêmes, ou qu'ils n'ont pas librement choisis ou pu surveiller, c'est que la responsabilité qui naît de la proposition

(1) Voy. *Le Temps* des 11 et 13 avril 1918. Voy. également, dans *Le Temps* du 15 avril 1919, l'annonce de la constitution, à Paris, d'une compagnie de messageries aériennes au capital de 1 million de francs.

s'appuie sur autre chose que sur la traditionnelle présomption de faute dans le choix et dans la surveillance. Que cette présomption ait existé dans l'esprit des rédacteurs du Code civil qui exagérèrent « une idée admise à la légère par Pothier et fondée sur un état social disparu » (3), il ne peut y avoir aucun doute en présence des travaux préparatoires, où l'on voit toujours revenir la *culpa in eligendo* et la *culpa in negligendo*. Mais cela importe peu. « C'est le résultat législatif qu'il faut envisager et apprécier » (4) Ce résultat législatif se trouve dans l'alinéa 3 de l'article 1384 du Code civil qui rend les commettants responsables des fautes commises par leurs préposés dans l'exercice des fonctions auxquelles ils les ont employés. Pourquoi cette responsabilité du fait d'autrui ? Pour nous, elle ne saurait avoir, de nos jours, qu'un seul fondement, qu'une seule justification : l'idée d'entreprise. Quand on profite de l'activité, de l'énergie d'un personnel, quand on spéculé sur elles, il est juste que, par une sorte de corrélation, on subisse les conséquences des dommages qu'il peut causer, par sa faute, à des tiers, tout comme on répond des accidents professionnels dont ce personnel est atteint lui-même.

30. Mais il est évident que cette idée d'entreprise qui sert, à notre avis, de base à la responsabilité du

(3) PLANIOL, II, n° 911.

(4) RIPERT, I, n° 756.

commettant, ne fait pas défaut dans les rapports du propriétaire du navire avec ses préposés maritimes. Lui aussi exploite leurs services, lui aussi devrait, en conséquence, être tenu de leur fait sur tout son patrimoine et sans restriction. Pour quel motif la loi vient-elle donc limiter sa responsabilité ?

Il ne serait pas difficile de trouver ce motif dans une législation qui n'établirait, comme la législation allemande, la responsabilité du commettant à l'égard des fautes de ses préposés, que dans le cas où il serait coupable de négligence — effective, et non présumée — dans le choix ou dans la surveillance de ces derniers. Dans une telle législation qui n'admettrait pas, en principe, que les citoyens fussent responsables les uns pour les autres, la responsabilité du propriétaire du navire du fait de ses préposés maritimes, établie même en l'absence de toute faute de sa part dans le choix ou le contrôle du capitaine et des gens de l'équipage, serait contraire au droit commun, et sa limitation se justifierait par son caractère exceptionnel. Mais cette justification ne peut pas cadrer avec les principes du droit civil de la grande majorité des pays, lesquels, considérant, à l'encontre du législateur allemand, qu'on ne saurait « faire commettre le mal par autrui en échappant, de droit, à la réparation » (1), veulent que le com-

30 (1) SAINTELETTE, *De la responsabilité et de la garantie*, ch. V, n° 8.

mettant soit de plein droit tenu à raison des fautes de ses commis. La responsabilité du propriétaire du navire est alors conforme au droit commun, et nous n'avons toujours pas trouvé le véritable motif de sa limitation.

On a essayé de le trouver dans cette considération que, s'il est vrai que le commettant doit, en principe, répondre de son préposé, sa responsabilité ne doit pas être, cependant, entière toutes les fois que l'appropriation de l'activité du préposé n'est pas complète (1). Mais, sans examiner en elle-même cette idée qui fait dépendre l'étendue de la responsabilité du préposant de l'initiative plus ou moins grande laissée au préposé, nous ferons observer que, si elle nous explique la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire, lequel ne peut exercer sur le capitaine qu'un contrôle bien faible, elle est en contradiction, ainsi que cela a été indiqué plus haut (n° 29), avec les situations analogues du droit terrestre, où le commettant, malgré l'indépendance relative de ses préposés, n'en reste pas moins indéfiniment responsable de leurs fautes. A quoi il ne suffirait pas de répondre que « cela prouve tout simplement que le droit civil, sur ces questions de responsabilité, est moins affiné que le droit maritime » (2). Nous ne voyons aucune bonne raison

(1) RIPERT, I, n°s 1132 et 1135.

(2) RIPERT, I, n° 1132.

pour isoler ainsi le droit maritime sur cette importante matière de la responsabilité, et nous croyons qu'il est arbitraire de vouloir expliquer le principe de la responsabilité du commettant, qui est bien une règle de droit civil, par des considérations qui ne produisent leur plein effet qu'en droit maritime.

Il ne serait pas non plus exact de dire que si le droit maritime est seul à connaître une limitation de la responsabilité du préposant du fait de ses préposés, c'est parce que, pratiquement, il a seul les moyens d'organiser cette limitation. Les tiers qui traitent avec un capitaine, a-t-on dit dans ce sens, savent que celui-ci ne peut pas obliger l'armateur indéfiniment, et ils peuvent se faire une idée approximative de leur gage, grâce à la séparation matérielle de la fortune de mer d'avec la fortune de terre. Au contraire, « le droit terrestre arrivera difficilement à constituer un patrimoine commercial aussi nettement différencié du patrimoine civil » (1). Mais, outre que cette explication de la différence qui existe entre le droit terrestre et le droit maritime dans les effets de la préposition, ne saurait s'appliquer au système anglais de limitation qui ignore la distinction de la fortune de mer et de la fortune de terre ; outre encore qu'elle ne concerne que les contrats du capitaine, et non ses délits (et nous ne nous

(1) RIPERT. I, n° 1134. Cpr. DANJON, II, n° 577.

occupons, pour le moment, que des faits illicites des préposés), il est vraisemblable que si le droit terrestre avait voulu admettre le principe de la limitation de la responsabilité du préposant, dans les cas où l'appropriation de l'activité du préposé n'est pas absolue, il est vraisemblable, disons-nous, qu'il ne se serait pas arrêté par un obstacle de fait, tel que la difficulté de réaliser une séparation des biens du préposant, et qu'il aurait bien trouvé le moyen d'arriver à un système de limitation, comme l'a trouvé le droit maritime.

31. Par les explications qui précèdent, nous avons essayé de réfuter les raisons que l'on donne généralement pour justifier l'atténuation de la responsabilité du propriétaire du navire à raison des fautes de ses préposés maritimes. Quelles sont donc celles qui paraissent, à nos yeux, les meilleures ? En réalité, nous n'en voyons aucune d'ordre juridique. Le préposant doit répondre de son préposé. « C'est une exigence de l'ordre social » (1). On peut soutenir qu'il est bon, au point de vue législatif, que cette responsabilité ne demeure pas entière quand on n'a pas nommé soi-même son préposé, ou qu'on ne l'a pas choisi librement ou pu surveiller étroitement. C'est un vœu dont l'appréciation sortirait du cadre de notre étude. Mais il est inadmissible de considérer

31 (1) SAINCTELETTE, *op. et loc. cit.*

d'ores et déjà comme une réalité ce qui n'est qu'un vœu, et de prétendre justifier par de tels motifs la restriction de la responsabilité du propriétaire du navire, alors surtout que, dans des circonstances analogues, d'autres commettants ont à subir, du fait de leurs préposés, le poids d'une responsabilité indéfinie sur tous les biens.

Est-ce donc à dire que la limitation de la responsabilité des armateurs à raison des faits illicites de leurs préposés maritimes n'a aucune raison d'être, et qu'il faut la supprimer ? Nullement. Tout ce que nous avons voulu dire, c'est qu'avec les principes actuels de la préposition, cette limitation ne peut s'expliquer par aucun motif de droit ou d'équité qui soit particulier au droit maritime. Mais elle se justifie amplement par des raisons de premier ordre d'utilité pratique, qui peuvent suppléer à toutes les autres et sous lesquelles cèdent tous les principes. Nous avons vu (n° 1) — et voilà pourquoi nous avons voulu insister dès le début sur les avantages de la marine marchande — que l'industrie des armements est une industrie à part qui intéresse au plus haut degré la prospérité d'un pays. Elle présente une grande utilité au point de vue politique et militaire, et tels sont les intérêts économiques auxquels elle répond, qu'on peut dire, sans exagération, que son développement se confond avec le développement économique de l'Etat auquel elle appartient. Mais

nous avons vu également (n° 3) que des risques énormes sont inhérents à cette industrie. Un seul accident, dû à une erreur de jugement du capitaine, pourrait ruiner l'armateur s'il devait répondre indéfiniment des fautes de ses préposés maritimes, conformément au droit commun. Cette terrible perspective serait de nature à détourner les capitaux des armements maritimes, et cela porterait un coup mortel au commerce par mer. Le législateur n'a pas voulu qu'il en fût ainsi. Plutôt que de rester fidèle aux principes généraux posés par lui-même — mais alors au risque de voir s'éteindre, avec l'industrie des armements, plusieurs autres industries, — il a préféré marcher sur ces principes, pour assurer la prospérité des transports par mer et du commerce. La *favor commercii* qui constituait déjà aux yeux de Casarégis un si puissant argument, voilà la raison majeure — mais, à notre sens, unique — de la limitation apportée par la loi à la responsabilité des propriétaires de navires à raison des fautes du capitaine et des gens de l'équipage.

32. Actes licites du capitaine. — Passons maintenant aux *actes licites* du capitaine. Par cette expression, nous entendons, d'abord et surtout, les contrats que le capitaine conclut, mais aussi ceux de ses actes qui, étant permis par la loi, ne constituent pas des délits ou des quasi-délits, mais qui, cependant, ne sont pas non plus des contrats,

l'accord des volontés des parties, lequel est de l'essence du contrat, y faisant défaut. Tel est, par exemple, le fait par le capitaine qui manque de ressources pendant le cours du voyage, de mettre en gage ou de vendre les marchandises embarquées (art. 234), ou de réquisitionner les vivres des passagers (1).

Tous ces actes licites que fait le capitaine en vertu du mandat général qu'il puise dans sa qualité, obligent l'armateur qui est son mandant (*suprà*, n° 9). Mais, dans la très grande majorité des législations, il n'en est responsable que dans la limite dans laquelle il répond des faits fautifs de ses gens de mer (2). En vertu de quelles considérations le droit

32 (1) Nous ne croyons pas pouvoir donner à ces actes du capitaine le nom de *quasi-contrats*, car ce que l'on entend généralement par cette expression trompeuse, ce sont des faits volontaires qui obligent des personnes qui n'y ont pas participé elles-mêmes (exemple : gestion d'affaires), si ce n'est, peut-être, d'une manière passive (exemple : paiement de l'indû), tandis qu'ici c'est l'auteur même de ces actes (c'est-à-dire l'armateur qui les a faits par l'intermédiaire du capitaine) qui se trouve obligé. Dans les développements qui vont suivre, nous envisagerons principalement les engagements contractuels du capitaine et non ces actes innommés qui ne sont ni des contrats, ni des faits illicites.

(2) Les législations *anglaise, brésilienne, costa-ricienne, espagnole, mexicaine et péruvienne* sont seules à rejeter la limitation de la responsabilité de l'armateur pour les contrats du capitaine, et à ne l'admettre que pour ses faits illicites. Voy. CATTIER, *Bull. n° 3 du Com. Mar. Int.*, p. 58. Toutes les autres législations, à l'exception, toutefois, de celle du *Nicaragua*, qui semble ignorer complètement le principe de la limitation (*suprà*, n° 26, note 2),

maritime, dérogeant aux principes du mandat (articles 1998 et 2092 C. civ. combinés), vient-il réduire la responsabilité de l'armateur à l'égard des contrats passés par le capitaine ?

Les motifs par lesquels on justifie généralement cette limitation de la responsabilité de l'armateur, sont dominés par le même esprit que ceux par lesquels on a voulu expliquer la limitation de sa responsabilité à l'égard des faits illicites de ses préposés maritimes. Le mandataire, dit-on, oblige le mandant par les engagements qu'il contracte pour le compte de ce dernier ; c'est exact ; mais, pour qu'il y ait véritable mandat, produisant les effets normaux de ce contrat dans leur plénitude, il faut, ainsi que son nom l'indique (*manus datio*), que le mandant puisse se fier en toute sécurité au mandataire, que, pour cela, il l'ait choisi en pleine liberté, afin de pouvoir mettre, avec confiance, sa main dans la sienne (1). Or, nous savons que l'armateur est gêné dans sa liberté de choisir le capitaine par l'obligation de le prendre parmi les personnes pourvues du diplôme voulu (n° 28). Il doit donc se fier à une personne qu'il n'a pas librement choisie. Encore si ce brevet exigé par la loi pouvait être de quelque utilité au point de vue qui nous occupe ! Mais non ; ce brevet atteste

restreignent la responsabilité de l'armateur tant à raison des actes licites que des actes illicites du capitaine.

(1) Cpr. ROMAIN DE SÈZE, p. 45.

bien les connaissances techniques du capitaine, mais il ne garantit ni sa probité, ni sa capacité administrative, qui sont seules à considérer dans les contrats que le capitaine passe ; de telle sorte que celui-ci peut être un homme capable de détourner les sommes qu'il emprunte pour le navire, ou de contracter des engagements exagérés, sans que l'armateur ait aucun moyen de prévenir ces dangers, car, du moment qu'il lui a confié la direction technique du bâtiment, il a dû lui en abandonner aussi la gestion financière, le mandat du capitaine étant un mandat légal. « Dans de telles circonstances, concluait M. Dalloz dans son rapport à la Chambre des députés sur la loi du 14 juin 1841, on ne peut avec raison et équité appliquer au mandat nécessaire qui lie l'armateur au capitaine du navire, les règles du mandat volontaire, et rendre l'armateur indéfiniment responsable de tous les engagements d'un capitaine qu'il ne choisit jamais avec toute liberté, qui parfois lui est imposé par une volonté étrangère, et dont, dans aucun cas, il n'a la possibilité de diriger et de surveiller la conduite » (1).

Ces raisons sont loin de nous convaincre. Le fait que l'armateur doit prendre son mandataire, le capi-

(1) Cpr. LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 199 ; RIPERT, I, n° 1132 ; VERMOND, n° 108. — Cpr. aussi A. REGNAULT, *Rev. Crit.*, 1876, p. 548, lequel, parlant du mandat du capitaine (bien qu'à propos de ses délits), dit que c'est un mandat légal.

tainé, dans une catégorie déterminée d'individus, ne peut pas servir de motif d'exonération, car d'autres mandants ne peuvent aussi choisir leurs mandataires que dans un nombre très réduit de personnes, sans qu'ils cessent, pour cela, d'être tenus sans aucune limitation à raison des actes de ces dernières. Ainsi, ceux qui ont à s'adresser à des officiers ministériels, comme les avoués ou les agents de change, n'ont pas un choix complètement libre, mais ils n'en sont pas moins indéfiniment obligés à l'égard des actes que ces personnes font au nom ou pour le compte de leurs mandants. Et il ne sert de rien, à cet égard, de considérer le capitaine comme un mandataire légal, car les mandataires légaux, par exemple les tuteurs, n'obligent pas leurs mandants moins étroitement que les mandataires conventionnels. — Il est vrai que le brevet de capacité du capitaine ne garantit pas que celui-ci soit un bon comptable et un homme probe ; « mais pourtant, dirons-nous avec M. Danjon (II, n° 576), les études que sanctionne ce diplôme n'ont pu qu'exercer une influence salutaire sur le développement intellectuel et moral du capitaine, et, même à ce point de vue, présenter le brevet du capitaine comme incompatible avec la responsabilité de l'armateur, c'est inconsciemment considérer l'instruction comme un motif de se défier des gens, ce qui ne peut être l'avis de personne. » Ce danger que le capitaine ne fasse des dépenses déme-

surées, ou qu'il ne détourne à son profil personnel les sommes qu'il emprunte dans l'intérêt du navire, est, en réalité, commun à tous les mandants. Tout mandant a à craindre que son mandataire ne commette des actes de mauvaise gestion ou d'improbité. Une société ne répond-elle pas sans limitation de l'abus de la signature sociale commis par le gérant qui l'administre ? (5).

33. Aussi, ne voyons-nous aucun motif d'ordre juridique qui puisse expliquer la limitation de la responsabilité des armateurs à raison des contrats du capitaine, pas plus que nous n'en avons trouvé aucun de cet ordre en faveur de la limitation de sa responsabilité à raison des faits illicites de ses préposés maritimes. Y a-t-il du moins ici, comme il y en avait pour les délits et quasi-délits des gens de mer, de sérieux motifs d'ordre pratique qui justifient le principe de la limitation ? Cherchons, et, si nous en trouvons, n'hésitons pas à approuver cette limitation et à sacrifier les principes généraux du mandat à cet argument suprême des jurisconsultes italiens qu'est la *favor commercii*.

Le capitaine, comme agent commercial de l'armateur, a, en droit, des pouvoirs très étendus. Il peut faire travailler au radoub du bâtiment, acheter toutes choses utiles au navire et à l'expédition, conclure

(5) Voy. THALLER, n° 412.

des contrats d'affrètement, se procurer de l'argent en empruntant à la grosse sur le navire ou sur les marchandises, ou en donnant celles-ci en gage, ou encore en les vendant, etc., etc. (1). Mais aujourd'hui, avec l'organisation moderne du commerce et le perfectionnement des moyens de communication, le rôle commercial du capitaine a, en fait, bien diminué (2). Sans aller jusqu'à prétendre, avec M. Ripert (I, n° 698), qu'il a totalement disparu dans la majeure partie des entreprises maritimes, on ne peut pas nier qu'il n'a plus l'importance qu'il avait lors de la rédaction du Code de commerce, et que, de nos jours, le capitaine n'est plus, comme autrefois, le « maître-Jacques pratiquant à la fois vingt métiers différents » (3). Dans la grande majorité des cas, le capitaine d'aujourd'hui ne passe plus des contrats : il n'est qu'un conducteur de navire. Les contrats sont conclus par l'armateur lui-même ou par les agents terrestres qu'il a au port d'attache ou dans les différents ports où s'arrêtent ses navires. Ce sont ces agents terrestres qui contractent les affrètements, qui s'occupent de la mise en état du navire,

33 (1) Voy. LYON-CAEN et RENAULT, V., n° 526 et s., et 566 et suiv.

(2) Cp. HOSTIE, *Les responsabilités respectives du propriétaire du navire et de l'affrètement*, dans le *Droit Maritime*, 1911, n° 4, p. 263.

(3) AMBROISE COLIN, *La navigation commerciale au XIX^e siècle*, p. 442.

qui effectuent les réparations ; ce sont eux qui font des avances d'argent au capitaine quand il en a besoin, ce qui rend pratiquement rare l'application de l'article 234. Et si le capitaine a besoin d'argent dans un port où l'armateur n'a pas d'agence maritime, il lui est si facile de lui demander par câble les fonds nécessaires ! Dans toutes ces hypothèses, il ne peut pas être question de limitation de la responsabilité de l'armateur, puisque celui qui a contracté n'est pas le capitaine, mais l'armateur lui-même ou ses préposés de terre (*infra*, nos 177 et 181). Cette limitation ne saurait non plus exister dans les cas où le contrat a bien été conclu par le capitaine, mais où la contre-partie avait exigé de ce dernier de demander au préalable à l'armateur, par télégramme ou autrement, son autorisation expresse (*infra*, n° 183). — En matière conventionnelle, les propriétaires de navires ne pourront donc bénéficier, dans la pratique, de la limitation de la responsabilité, que dans les hypothèses peu fréquentes où le capitaine serait amené à passer lui-même un contrat, et encore à la condition que l'autre partie n'eût pas exigé, à cet effet, le mandat spécial de l'armateur qu'il est, généralement, assez facile d'obtenir avec les moyens modernes de transmission des ordres.

Eh bien, une responsabilité indéfinie des propriétaires de navires à raison des rares contrats par lesquels les capitaines les obligent, serait-elle de nature

à nuire sérieusement à l'industrie des transports maritimes et à écarter d'elle les capitaux, ce qui, avec sa ruine, entraînerait aussi le dépérissement de bien d'autres industries ? Nous ne le pensons pas. Et puisque, pour nous, le principe de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires n'est fondé que sur des nécessités d'ordre purement pratique, il est naturel que nous en concluions que la responsabilité doit rester entière là où ces nécessités pratiques ne paraissent pas exister. C'est ce qui nous fait préférer la législation britannique à la majorité des législations américano-continentales, quand elle se montre rebelle à toute idée d'atténuation de la responsabilité des propriétaires de navires à raison des engagements contractuels du capitaine. — Mais, qu'on le remarque bien, ce n'est pas en considération des principes généraux que nous arrivons à cette solution. Nous ne repoussons pas, comme M. Cresp (II, p. 214), la solution contraire parce qu'elle « blesse les principes », et nous ne rappellerons pas, comme on l'a fait, qu'« il est de principe que le mandataire oblige le mandant » (4). Il est également de principe que le préposé

(4) RENÉ LAVIGNE, thèse, p. 128. — M. FR. AUTRAN, thèse, p. 174, qui est de même hostile au principe de la limitation à l'égard des contrats du capitaine (il paraît, d'ailleurs, l'être également pour ses faits illicites), fonde son opinion sur des principes d'équité. L'armateur qui profite de l'expédition maritime, doit subir, dit-il, toutes les pertes qu'elle entraîne. *Ubi emolumentum, ibi onus*. Pour nous, ce fondement n'est pas solide, ou plutôt il l'est trop, car il conduirait à la suppression de toute limitation

oblige le commettant, et cependant nous avons approuvé bien volontiers — et l'auteur dont nous venons de citer la phrase approuve aussi — l'idée de la limitation à propos des faits illicites des préposés maritimes. Non, les principes, à notre avis, doivent ici faire place entièrement à l'intérêt du commerce par mer, qui est un intérêt public vital. Nous n'aimons pas les demi-mesures. Ou bien on doit se déclarer partisan des principes et les faire triompher sur les considérations pratiques ; mais alors, pour être logique, il faudra écarter la limitation de la responsabilité des armateurs tant à l'égard des contrats du capitaine qu'à l'égard de ses délits, — quitte à assister, pour être resté fidèle aux abstractions, à l'extinction du commerce maritime et de la prospérité économique du pays. Ou bien, dans une matière aussi importante, où l'intérêt public est si grandement intéressé, on ne doit faire prévaloir que ce dernier, et alors deux questions se posent. Première question : L'intérêt public veut-il que les propriétaires de navire ne répondent pas indéfiniment des faits illicites des gens de mer ? Oui. N'hésitons pas à admettre

de la responsabilité, aussi bien pour les contrats que pour les fautes. C'est, du reste, la solution que M. AUTRAN semble préférer. A notre sens, ainsi que nous le disons au texte, on ne doit prendre en considération, dans cette matière, que l'intérêt public : là où il a besoin de la limitation de la responsabilité, celle-ci doit être réduite ; là où il n'en a pas besoin, la responsabilité doit rester entière.

le principe de la limitation. Deuxième question : L'intérêt public veut-il que les propriétaires de navires ne répondent pas indéfiniment des contrats du capitaine ? Nous croyons que non ! Ecartons, en conséquence, le principe de la limitation (5).

Cette solution que nous préférons relativement aux engagements contractés par le capitaine, se trouve être conforme aux principes généraux ; mais ce n'est qu'un hasard, et ce n'est pas cette considération qui nous l'a inspirée. Si l'on nous démontrait que des raisons d'utilité publique exigent réellement que la responsabilité de l'armateur soit réduite à l'égard des contrats du capitaine, comme elles l'exigent relativement à ses délits, nous ne ferions aucune difficulté pour prendre la défense du principe de la limitation même en matière contractuelle et pour marcher sur les principes du mandat, comme nous n'avons fait aucune difficulté pour écarter ceux de la préposition.

34. On voit donc que c'est comme une simple mesure de protectionnisme que nous considérons la limitation de la responsabilité des armateurs, et si nous ne l'avons pas admise pour les contrats du capitaine, c'est uniquement parce qu'il ne nous

(5) Cpr. GÜTSCHOW, *De la responsabilité réelle et personnelle des armateurs*, dans le *Droit Maritime*, 1912, n° 7, p. 483, traduction Gœmære.

semble pas qu'en cette matière, la marine marchande nécessite une protection particulière.

On a essayé, en France, d'écarter le principe de la limitation en matière contractuelle par une autre considération qui, si elle était exacte, serait d'un grand poids, car elle ne s'autorise de rien moins que de l'intérêt bien compris des armements maritimes, qui est, pour nous, l'argument majeur. — La limitation de la responsabilité des armateurs à l'égard des engagements contractuels du capitaine, a-t-on dit, est une cause de discrédit pour les armements maritimes. Il est, en effet, manifeste qu'à raison des incertitudes que présenterait le remboursement, le capitaine ne pourrait presque jamais se procurer de l'argent par la voie de l'emprunt ordinaire, ce qui l'obligerait de recourir à ce procédé onéreux qu'est l'emprunt à la grosse, ou encore à cet autre procédé, fort coûteux également, la vente des marchandises. D'autre part, il est naturel que les chargeurs préfèrent s'adresser aux armateurs d'un pays qui ne connaît pas le principe de la limitation pour les contrats du capitaine, par exemple aux armateurs britanniques, d'autant plus que l'expédition aura alors plus de chances de réussir, car le capitaine pourra, grâce au principe de la responsabilité indéfinie, se procurer plus facilement les ressources nécessaires au navire. Et l'on ajoute qu'il n'y aura aucun obstacle à ce que les propriétaires de cargaisons d'un pays, par exem-

ple de la France, s'adressent aux propriétaires de navires d'un autre pays, par exemple de l'Angleterre, car, depuis la proclamation du principe de l'assimilation des pavillons, qui est, aujourd'hui, presque unanimement admis (n° 2), aucune entrave n'est plus apportée, à peu de choses près, aux marines marchandes étrangères.

Ces idées ont été développées, dans leurs grandes lignes, au Parlement, et spécialement à la Chambre des Pairs lors de la rédaction de la loi du 14 juin 1841, qui a modifié l'article 216 C. com.⁽¹⁾ Elles ont été reprises avec plus de force en 1868, c'est-à-dire deux ans après l'admission par la France du principe de l'égalité des pavillons (loi du 19 mai 1866), par M. Jules Leveillé ⁽²⁾ qui remarque, du reste, que si la responsabilité indéfinie à raison des contrats du capitaine paraît très lourde aux armateurs, ils n'ont qu'à se constituer en sociétés anonymes d'armements, ou même, pourrait-on ajouter, en sociétés anonymes possédant pour tout actif un seul navire, comme les *single ship companies* anglaises. — Mais aucune de ces raisons ne nous semble décisive. Si la responsabilité sans restriction en matière contractuelle est trop lourde pour l'industrie des transports par mer, on doit se prononcer purement et simplement en faveur du principe de la limitation, et non recourir à des

34. (1) DUVERGIER, *Collection des lois*, 1841, p. 319.

(2) J. LEVEILLÉ. *Notre marine marchande et son avenir*, p. 41.

palliatifs, tel que la constitution des armements en sociétés anonymes, constitution qui est soumise à des formalités fort gênantes, et pour laquelle, au surplus, la loi du 24 juillet 1867, article 23, par un mauvais emprunt aux lois anglaises (qui veulent sept *fondeurs*), exige l'existence de sept souscripteurs au moins. — Quant aux autres arguments par lesquels on veut écarter le principe de la limitation, ils ne paraissent pas, à l'examen, plus convaincants. Ils n'ont de valeur qu'en théorie, mais ils sont démentis par la pratique. D'abord, en effet, la considération que telle loi admet la responsabilité indéfinie des armateurs, n'est pas, à elle seule, de nature à déterminer le choix des chargeurs, car, quelle que soit l'étendue légale de la responsabilité des armateurs, elle est, presque toujours, modifiée par les clauses de non-responsabilité qu'on rencontre à peu près dans tous les connaissements (nos 5 et 6). En second lieu, nous savons que le capitaine a rarement l'occasion de passer lui-même des contrats (n° 33), ce qui fait que le principe de la limitation n'a lui-même que rarement l'occasion de fonctionner en matière contractuelle. Il en résulte que, même si ce principe est effectivement contraire à l'intérêt bien entendu de l'industrie des transports maritimes, il ne peut l'être que dans une mesure extrêmement faible. Mais il faut plutôt croire qu'en réalité, il ne l'est pas du tout, ainsi que le prouve le développement considérable

qu'ont pris les marines marchandes de l'Allemagne et de la Norvège, bien que soumises à la règle de la limitation même en matière contractuelle. Enfin, les meilleurs juges sur le point de savoir si la limitation de la responsabilité des armateurs est ou n'est pas une cause de discrédit pour les armements, ce sont les armements eux-mêmes ; or, ceux-ci n'ont jamais cessé de réclamer ce bénéfice légal même pour les engagements contractuels du capitaine. Et, d'ailleurs, l'acceptation de cette faveur n'est pas forcée. L'armateur qui la jugerait contraire à ses intérêts, peut très bien y renoncer, en autorisant spécialement le capitaine de l'obliger personnellement et sans restriction.

35. Des développements qui précèdent il résulte qu'à notre sens, on fait fausse route quand, pour repousser le principe de la limitation en matière contractuelle, on prétend que c'est l'intérêt de la marine marchande qui demande la responsabilité indéfinie de l'article 2092 du Code civil. Mais comme, d'autre part, l'intérêt de la marine marchande, qu'il faut avant tout considérer (car il se confond avec l'intérêt public), ne nous paraît pas non plus exiger, pour les contrats du capitaine, la limitation de la responsabilité de l'armateur, dont, répétons-le, l'unique fondement est, à nos yeux, une raison d'utilité publique, nous préférons réserver ce bénéfice à la responsabilité de l'armateur à l'égard des faits illi-

cites de ses préposés maritimes, où elle est manifestement nécessaire, et l'écarter en matière contractuelle, où son utilité est douteuse.

Mais, dans cette mesure restreinte, nous sommes des partisans convaincus du bénéfice de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, et, avec les risques de plus en plus grands de la navigation moderne, nous ne reculerons pas devant les faveurs les plus larges. D'ailleurs, les législateurs de tous les pays sont unanimes à en reconnaître la nécessité (1), et très peu nombreux sont les auteurs qui ont protesté contre le principe de la limitation (2).

35 (1) Voy. pourtant pour le *Nicaragua*, *suprà*, n° 26, note 2.

(2) Du reste, ils ne l'ont fait, pour la plupart, que timidement et avec des atténuations. — Voy. LEVEILLÉ, *op. cit.*, p. 41; Fr. AUTRAN, thèse, p. 173 et suiv. — M. A. REGNAULT, *Rev. Crit.*, 1876, p. 651, se prononce contre la limitation, mais subordonne la responsabilité de l'armateur à l'existence d'une faute de sa part; ce qui équivaldrait, en réalité, croyons-nous, dans la majorité des cas, à l'exonération complète, à cause de l'impossibilité où, vu son éloignement, se trouve généralement l'armateur d'empêcher les faits de ses préposés maritimes. — M. Amb. COLIN, *op. cit.*, p. 376, inspiré par des considérations d'humanité, admet la limitation au profit des « petits capitalistes dont toute la fortune, peut-être, consiste en un navire unique », mais des considérations de justice l'empêchent de l'étendre aux compagnies puissantes et riches, qui ne pourraient, sans blesser l'équité, selon lui, « esquiver toute responsabilité effective, à la suite d'une catastrophe comme celle de la *Bourgogne*. » — Cpr. le discours du premier ministre Lord PALMERSTON (cité par M. de Courcy, III, p. 262), lors de la discussion par le Parlement de l'*Act* de 1862 : « Je ne puis comprendre, dit-il à la séance du 26 mai 1862 à la Chambre des Communes, la grande tendresse que d'hono-

36. Mais nous n'irons pas, toutefois, jusqu'à préconiser l'irresponsabilité totale de l'armateur à raison des fautes de ses préposés maritimes. Un tel système d'exonération complète a été, cependant, proposé — sinon à l'égard de tous les faits illicites du capitaine, tout au moins à l'égard de l'abordage dû à sa faute, qui est aujourd'hui le péril de mer le plus considérable, — au Congrès de Hambourg de 1902, par M. C. Gütschow, avocat et secrétaire de la Chambre de commerce et de l'Union des armateurs de cette ville (1).

M. Gütschow fonde sa théorie à la fois sur des principes de justice et sur des considérations pratiques, lesquelles, tout en étant plus solides que les premiers, ne laissent pas, néanmoins, d'être peu décisives. Il part de ce principe que la responsabilité des armateurs n'est pas d'ordre public (le Code civil

rables gentlemen semblent ressentir pour les vapeurs qui causent du dommage à d'autres navires... La vraie mesure du dommage causé par un vapeur ou tout autre instrument de l'homme, doit être, en principe, le montant du dommage, et non la qualité ou la valeur de l'instrument. ».

36 (1) *Bull. n° 10 du Com. Mar. Int.*, p. 18 à 30 (discours de M. Gütschow en allemand) et p. 30 à 31 (traduction en anglais par M. SIEVEKING). — On trouvera un exposé très complet des idées du jurisconsulte allemand dans un article de M. Jos. WAUTERS *R. I. D. M.*, XVII (1901-1902), p. 649 à 660, et notamment p. 653 et suiv., qui est l'analyse d'une étude de M. Gütschow intitulée *Die Beseitigung der Haftung des Reders für Collisions-Schäden*. — On en trouvera encore un aperçu sommaire dans VERNEAUX, *Etude sur l'organisation de la responsabilité des propriétaires de navires*, *Rec. de législ. de Toulouse*, 1906, p. 276.

allemand n'établit-il pas, en principe, l'irresponsabilité du commettant à l'égard des fautes de ses préposés?) et qu'elle est même contraire à l'équité, car les risques de la navigation sont connus et permanents, et ceux qui exposent sur mer leurs personnes et leurs biens, les acceptent sciemment et doivent, en conséquence, en supporter les suites sans recours possible contre l'armateur. — Nous croyons que ce point de départ est faux, au moins en partie, et que les conséquences qu'on en tire sont exagérées. Que la responsabilité de l'armateur ne soit pas d'ordre public, nous le voulons bien; mais tout ce que l'on puisse en déduire, c'est la licéité des clauses de non-responsabilité (2). Quant à l'équité, ce qu'elle com-

(2) En partant du caractère non impératif de la responsabilité des armateurs, on arrive à la validité de la *negligence clause*. — On peut, en sens inverse, partir, avec M. VERNEAUX, *L'industrie des transports maritimes au XIX^e siècle*, II, p. 244 et *Rec. de législ. de Toulouse*, 1906, p. 277, de la validité de cette clause pour conclure que l'ordre public n'est pas intéressé à ce que les armateurs répondent des fautes de leurs capitaines. Ce second syllogisme n'a rien d'excessif, car la validité de la *negligence clause*, admise par une jurisprudence quasi-universelle (*suprà*, n° 6), peut être considérée comme une règle de droit. — Mais nous ne pensons pas, contrairement à M. VERNEAUX (*loc. cit.*), que, pour établir le caractère non impératif de la responsabilité de l'armateur, on puisse s'appuyer sur la loi américaine, dite *Harter Act*, qui affranchit de plein droit l'armateur de la responsabilité des fautes nautiques du capitaine. Malgré cette exonération légale, la responsabilité du propriétaire du navire aurait pu être d'ordre public dans la mesure où elle existe, c'est-à-dire, aux Etats-Unis, pour les fautes commerciales du capitaine, et c'est même ainsi qu'elle est entendue dans ce pays (*suprà*, n° 23).

mande, c'est que la personne qui retire les profits d'une entreprise en subisse les conséquences dommageables, et si des raisons, extrêmement importantes, d'intérêt public n'intervenaient pas (n° 31), la justice pure conduirait, non à l'irresponsabilité de l'armateur, mais à sa responsabilité complète (3).

Voyons maintenant les arguments d'ordre pratique de M. Gütschow. — Aujourd'hui, dit-il, tous les intéressés au commerce par mer, les propriétaires de navires comme les propriétaires de cargaisons, sont assurés. En cas d'abordage, la victime est indemnisée par son assureur qu'elle subroge dans son action contre l'auteur du sinistre, ou plutôt contre l'assureur de celui-ci. Avec le système de l'irresponsabilité, les victimes de l'abordage continueront toujours à être désintéressées par leur propre assureur, mais ce dernier n'aura plus de recours contre l'assureur du capitaine en faute. Qu'on ne croie pas, pourtant, qu'il en éprouvera finalement une perte réelle, car ses clients ne sont pas que des abordés; ils causent aussi des abordages, et, à son tour, cet assureur n'aura pas à en répondre; de

(3) GROTIUS, *De jure belli ac pacis*, 2, II § 13, traduction J. BARBEYRAC, 1729, disait que « l'action civile contre un maître de navire pour le fait de ses patrons, et l'action contre un négociant pour le fait de ses facteurs ou commis, sont fondées sur le droit même de la nature. » — Voy. pourtant Auzoux, thèse, p. 73, qui prétend que ce même droit de la nature exige la modération de cette responsabilité.

telle sorte que, s'il peut souffrir un jour de la nouvelle règle, il en bénéficiera le lendemain. D'ailleurs, cette balance finale entre les chances de gain et de perte, qui est évidente pour les assureurs sur corps, n'est pas moins vraie pour les assureurs sur cargaisons, bien que ces derniers, en cas d'abordage, soient toujours créanciers et jamais débiteurs ; c'est qu'en effet, les assureurs sur corps et les assureurs sur facultés sont généralement les mêmes personnes.

Cette argumentation, il faut le reconnaître, très ingénieuse, n'a pas eu beaucoup de succès, et, à la Conférence de Hambourg, qui l'a d'ailleurs rejetée, la théorie de M. Gutschow a été vivement combattue par M. Sieveking (*Bull.*, n° 10, p. 32). Parmi les quelques personnes qui l'ont suivie, signalons M. W.-A. Williams, de la *Standard Marine Insurance Co*, lequel, du reste, ne l'applique qu'aux dommages matériels causés par l'abordage, et non aux dommages corporels, et qui, à la Conférence de Liverpool de 1905 (*Bull.* n° 12, p. 158), a dit qu'en autres avantages, la règle de l'irresponsabilité aurait celui de mettre fin à certains chantages qui se pratiquent, paraît-il, actuellement : des navires de très petite valeur, et, parfois, sans aucune valeur, se mettent, semble-t-il, exprès, sur le chemin des grands paquebots, et, après avoir subi quelques dommages insignifiants, soulèvent des prétentions fantaisistes, auxquelles il serait générale-

ment fait droit par le navire abordeur afin d'éviter de longs procès. — Il est à croire que ces fraudes ne sont pas fréquentes, et nous ne pensons pas qu'elles rendent nécessaire la suppression du principe de la responsabilité des propriétaires de navires. Mais le principal reproche qu'on peut faire à la thèse de M. Gütschow, c'est qu'elle peut être une source de dangers pour la sécurité de la navigation. Elle est de nature à rendre négligents les capitaines, lesquels, pour faire plus de profits, ou pour éviter des dépenses d'argent, ne se soucieraient plus guère de suivre les règlements, de diminuer la vitesse pendant le brouillard, d'allumer les feux réglementaires, etc. Il est vrai que le jurisconsulte allemand, prévoyant l'objection, y répond par avance, en disant qu'à cet égard, la véritable garantie se trouve dans le sentiment d'honneur du capitaine, poussé parfois jusqu'à l'héroïsme, dans le souci de la conservation de sa vie et de sa position, et aussi dans la perspective des poursuites pénales. Mais il est à craindre que cette garantie ne soit souvent insuffisante.

Il faut, pourtant, reconnaître que le système de M. Gütschow présenterait un avantage réel et sérieux. Il mettrait fin aux nombreux, très longs et très coûteux procès maritimes. On éviterait désormais les dépenses considérables qui sont actuellement faites sous forme de frais de procédure, d'honoraires et autres. Mais il faut aussi faire observer, avec M. Sie-

veking (*Bull. n° 10 du Com. Mar. Int.*, p. 32), que si les assureurs veulent éviter ces inconvénients, ils en ont dès à présent le moyen. Ils n'ont qu'à se mettre d'accord pour ne plus intenter des procès entre eux pour faits d'abordage. Ils se diront : « Chacun de nous supportera sans recours les pertes qu'il aura subies. Je payerai aujourd'hui, vous payerez demain, et nous n'irons plus devant les tribunaux. » De cette façon, le principal avantage du système de M. Gütschow aura été atteint dans la pratique, sans que, pour cela, il y ait besoin que le législateur vienne rompre avec le principe traditionnel et universel de la responsabilité de l'armateur, principe qui conservera toute son utilité pour les victimes qui ne seront pas couvertes auprès d'un assureur contre les risques de la navigation.

SECTION II

Les origines de la limitation

37. Quand on cherche les origines de la limitation de la responsabilité des armateurs, et notamment celles de la faculté d'abandon du navire et du fret, la pensée est tout naturellement portée vers l'*abandon noxal* du droit romain. A Rome, l'*exercitor* répondait, il est vrai, indéfiniment des actes de son *magister navis* ; mais il pouvait, s'il le voulait, limiter son obligation à la valeur de ce dernier en en

faisant l'abandon à ses créanciers, du moins quand le capitaine était une personne sous sa puissance.

Il y a, dans ce rapprochement des deux situations, une illusion due à une analogie des expressions, et vouloir donner la *deditio in noxam* romaine comme source de la faculté d'abandon du navire et du fret, et, à plus forte raison, comme source du principe même de toute limitation de la responsabilité des armateurs, c'est tout simplement commettre une erreur profonde. Il suffit de réfléchir un peu, pour qu'aussitôt les objections surgissent. Sans insister sur cette considération que l'abandon noxal ne concernait pas les actes licites du capitaine (considération qui, à elle seule, ne serait, nous le reconnaissons, qu'un bien faible argument contre l'idée que nous combattons), l'abandon noxal n'avait rien de particulier au droit maritime : il s'appliquait à tous les délits privés de l'*alieni juris*, que ce dernier fût ou non marin, que le *pater familias* fût ou non armateur. En second lieu, l'*exercitor* romain ne pouvait *in noxam dedere* que le capitaine qui se trouvait placé sous sa puissance ; il ne pouvait y avoir abandon noxal là où le lien de dépendance familiale ou dominicale faisait défaut. Enfin et surtout, ce que l'armateur abandonne aujourd'hui pour se libérer, c'est le navire et le fret, tandis qu'à Rome, il abandonnait l'auteur même du délit, son fils ou son esclave. — Concluons donc que le principe de la

limitation de la responsabilité des propriétaires de navires n'a aucun rapport avec l'abandon noxal du droit romain, lequel n'apportait aucune restriction particulière à cette responsabilité (1).

Si l'on tient à trouver à ce principe des analogies avec des institutions romaines, il convient plutôt de penser à l'*actio de peculio* qui limitait l'obligation du *pater* à raison des dettes contractuelles des personnes en puissance, au montant du pécule de ces dernières. Mais c'est une analogie extrêmement vague, et nous sommes bien loin de vouloir établir, entre la limitation que nous étudions et l'action de pécule, le moindre lien historique, direct ou indirect (2). — En réalité, ce n'est pas dans le droit romain qu'il faut chercher les origines de la limitation de la responsabilité des armateurs. Elle est née, d'après la démonstration très plausible de Frémery (chap. 27), d'un contrat fort répandu autrefois dans les villes de la Méditerranée occidentale, et qui a puissamment contribué,

37. (1) FRÉMÉRY, ch. 27, p. 118; LAURIN sur Cresp, I, p. 621; de VALROGER, I, n° 247; LYON-CAEN ET RENAULT, V, n° 198; de SÈZE, p. 42; Jean LARDEUR, thèse, p. 8. — Voy. pourtant Amb. COLIN, *op. cit.*, p. 376. lequel, parlant de l'article 216 C. com., qui consacre la faculté d'abandon du navire et du fret, dit que c'est une « disposition comparable aux règles romaines sur l'abandon noxal », et A. SIEVEKING, *A brief summary of the German law relating to shipowners' liability*, Bull. du Com. Mar. Int., n° 12, p. 76, disant que c'est la *noxæ datio* romaine qui a conduit à l'abandon.

(2) GIRARD, *Manuel de droit romain*, p. 661.

au moyen âge, à la prospérité des opérations commerciales. Nous voulons parler du *contrat de commande*, sur lequel il ne serait pas superflu de donner quelques notions générales avant de voir comment il a pu servir de source au principe de la limitation (3).

38. Le *contrat de commande* ou *contrat de pacotille*, d'où notre commandite moderne a tiré son origine et son nom, était une convention en vertu de laquelle une personne, dite *commendator* ou *commandans*, confiait à une autre, dite *commandatarius* ou *commandarius*, et qui était le plus souvent un marin ou un commerçant voyageant sur mer, un fonds consistant, à l'origine, en marchandises, plus tard, même en argent, avec mission de le faire fructifier par des opérations commerciales successives. Les bénéfices qui résultaient de ces négociations étaient partagés entre le *commandatarius* qui avait apporté son industrie, et le *commendator* qui avait apporté son capital. Ce dernier n'était jamais tenu que jusqu'à concurrence de son apport, et tout le risque qu'il courait, c'était de perdre sa mise, laquelle,

(3) Pour l'étude du contrat de commande, nous nous sommes surtout servi de la remarquable *Etude sur l'histoire des sociétés en commandite* de M. R. SALEILLES, *Ann. de dr. com.*, 1895, p. 10 et s., et p. 49 et s.; 1897, p. 29 et s. Nous avons aussi consulté avec profit FRÉMERY, ch. 2, p. 17, et ch. 5, p. 36 et s., et le *Traité* de MM. LYON-CAEN et RENAULT, II, n° 449.

généralement, constituait tout le fonds de la commande.

Ce contrat de commande prit naissance au x^e ou xi^e siècle, peut-être un peu plus tard, mais, en tout cas, pas après le xiii^e siècle, où nous le trouvons figurer dans plusieurs documents sur les rives de la Méditerranée occidentale, et principalement dans les villes maritimes de l'Italie (Venise, Amalfi, Pise, Gênes), où le commerce était si florissant dans le moyen âge, et qui constituaient de véritables « confédérations de corporations marchandes ».

Il doit son nom au verbe latin *commendare*, qui signifie confier, déposer, donner mandat, mais il serait inexact d'en conclure à son origine romaine. Toutefois, sans devoir sa filiation à aucune institution romaine, il présente des analogies avec certains contrats du droit romain, notamment avec l'*æstimatum* ou contrat estimatoire, consistant dans la remise, en vue d'une revente, d'une marchandise, par son propriétaire, d'ordinaire un fabricant en gros, à un colporteur, à un marchand des rues, avec partage des bénéfices dans une proportion variable, et qui était considéré comme un contrat innomé, sanctionné par l'*actio præscriptis verbis* ou *civilis in factum*, et même, d'après Ulpien (Dig., 17, 2, 44), comme un contrat de société quand l'*animus contrahendæ societatis* était prouvé. Mais notre commande n'était pas, du moins à l'origine, un contrat de société. Certes, elle a pré-

senté, dès le début, ce caractère, quand le *commandatarius*, au lieu de se borner à son apport en industrie, faisait également un apport en capital. Mais, dans le cas le plus fréquent, qui était celui où, *commendator* et *commandatarius*, ne donnaient chacun respectivement que son capital ou son travail, la commande s'analysait en un mandat salarié, régi par les règles de ce contrat, et où le gérant de la commande était le mandataire, mettant fin à l'opération par sa mort, et celui qui avait fait la remise du fonds, le mandant, ayant le droit d'indiquer dans quels lieux les marchandises seraient transportées, à quel prix minimum elles devraient être vendues, sans que, toutefois, sa mort fût une cause d'extinction du contrat. Il faut, pourtant, reconnaître que ce mandat présentait des particularités très marquées, puisque, d'une part, le mandant n'avait qu'une responsabilité limitée, ce qui peut encore s'expliquer, et que, d'autre part, le mandataire était personnellement tenu de ses actes.

Nous avons dit qu'à l'origine, le fonds de la commande se composait de marchandises. Il n'a pas tardé à consister également en argent, et cela était d'une grande utilité à une époque où, d'un côté, le prêt à intérêt était taxé d'usure, et où, de l'autre, les carrières commerciales étaient fermées aux personnes de qualité. Seulement, précisément à cause de cette double prohibition, ce nouvel objet de la commande,

l'argent, allait en modifier le caractère primitif. Puisque le prêt à intérêt n'était pas permis, le *commendator* ne pouvait pas se présenter comme un simple prêteur de deniers, et il ne pouvait pas non plus figurer, dans l'opération, comme un associé ordinaire, s'il appartenait à la classe à laquelle le commerce était fermé. La commande prit alors, surtout à partir du xiv^e siècle, la forme d'une société, mais d'une société n'existant que dans les rapports des parties, et non à l'égard des tiers. Cette société, dans laquelle le nom du bailleur de fonds, ou du fournisseur des marchandises, restait dans l'ombre, prit le nom de *société anonyme*, et elle correspondait à notre association en participation, — dans le sens, bien entendu, que donne à cette expression la jurisprudence française, c'est-à-dire, dans celui d'association occulte (Nîmes, 5 mars 1917, D. 1918, 2, 53). Elle devait, du reste, perdre ce caractère d'occultanéité dans le courant du xvii^e siècle, époque à laquelle elle devient une société parfaite, tant au point de vue externe, qu'au point de vue interne, avec tous les traits de notre commandite moderne.

39. Tels sont, dans leurs grandes lignes, le caractère et l'histoire de ce contrat de commande qui a joué, au moyen âge, un rôle si important dans la prospérité du commerce. — Comment ce contrat a-t-il pu donner naissance au principe de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires? L'hon-

neur de la recherche de cette filiation revient à Frémery, dont l'ingénieuse argumentation est des plus plausibles (1).

Autrefois, le capitaine avait, très souvent, une part dans le navire. Au lieu de voir alors en lui, comme aujourd'hui, un préposé ordinaire, la coutume maritime le considéra comme un gérant, auquel ses copropriétaires avaient confié leurs parts pour qu'il les administrât, tout comme, dans la commande, le *commandatarius* gérant, pour le profit commun, les deniers ou les marchandises dont lui avait fait remise le *commendator*. Seulement, de même que le gérant de la commande ne pouvait engager le capitaliste que dans la mesure du fonds remis, de même on pensa que le capitaine ne devait pouvoir obliger ses copropriétaires qu'à concurrence des parts qu'ils lui avaient confiées. Puis, cette conception des rapports juridiques entre capitaine et quirataires fut étendue au cas où le capitaine n'avait aucune part dans le navire. Bien que, dans cette hypothèse, sa qualité de simple préposé fût évidente, on n'en continua pas moins de voir en lui le maître du navire, le *senyor de la nau*, comme dit le Consulat de la mer, chargé, comme un *commandatarius*, de faire fruc-

39 (1) FRÉMERY, ch. 27, p. 180 et s. Voy. aussi ROMAIN DE SÈZE, p. 4 et s.; LYON-CAEN et RENAULT, V. n° 198; DANJON, II, n° 565; RIPERT, I, n° 1131; AUZOUX, thèse, p. 79 et s.; LARDEUR, thèse, p. 8.

tifier, moyennant une part dans les bénéfices, le fonds que lui remettait l'armateur, c'est-à-dire le navire, mais ne pouvant aussi rendre l'armateur responsable de ses actes que sur ce fonds.

Cette assimilation du capitaine avec le gérant d'une commande était d'autant plus naturelle, qu'à cette époque, le capitaine s'obligeait personnellement, à l'encontre du droit moderne et conformément au droit romain, par les contrats qu'il passait dans l'intérêt du navire, comme le *commandatarius* répondait de ses actes relatifs à la pacotille. C'est ce que nous apprend le Consulat de la mer, ch. 194, quand, supposant que le capitaine a fait un emprunt, ils nous dit que : *si le senyor de la nau haura diners seus o d'altre..., ell es tengut de pagar aquell prestador*, c'est-à-dire que si le capitaine a des deniers à lui propres, ou appartenant à autrui, il doit payer le prêteur (2).

Que le capitaine fût considéré par la coutume comme l'administrateur d'un fonds que lui confiait l'armateur, cela peut être prouvé par les termes exprès du chapitre 250 du Consulat, disant que : « tout maître de navire ou bâtiment est et doit être tenu ou réputé pour *commandataire* (gérant) en toutes affaires qu'il traite avec des marchands pour le fait de son navire » (3). D'ailleurs, cette idée que

(2) PARDESSUS, II, p. 226.

(3) PARDESSUS, II, p. 354.

l'armateur *dépose*, en quelque sorte, le navire entre les mains du capitaine pour en tirer bénéfice, se trouve déjà dans les *lois rhodiennes*, Νόμος Ροδίων ναυτικός, compilation qui date au plus tard du ¹¹xi^e siècle (4). Il faut, au surplus, remarquer que cette limitation, grâce aux principes de la commande, de la responsabilité du propriétaire du navire à la valeur de son bâtiment, était en harmonie avec la limitation de la responsabilité des chargeurs. Car, eux aussi, étant très souvent liés avec le capitaine par un contrat de commande, ne répondaient de ses actes concernant leurs marchandises, qu'il transportait, que dans la mesure de leur valeur. De sorte que toutes les personnes qui se livraient au commerce par mer, ayant généralement conclu un contrat de commande, les unes expressément, les autres par présomption coutumière, n'exposaient jamais que leur mise : les armateurs, le navire, les chargeurs, la cargaison.

Quand le contrat de commande fut tombé en désuétude, on cessa de considérer le capitaine comme un gérant de l'expédition, agissant en son nom et à ses risques et périls, comme le *commandatarius*. On ne vit plus en lui qu'un préposé ordinaire, et, dès lors, il cessa de répondre personnellement des engagements qu'il prenait dans l'intérêt du

(4) R. SALEILLES, *Ann. de dr. com.*, 1895, p. 18.

navire, encore bien qu'il n'eût pas déclaré formellement avoir agi pour le compte de l'armateur ; car la coutume admettait que le préposé qui contractait, de notoriété publique, pour son commettant, ne s'obligeait pas personnellement, alors même qu'il aurait omis de dire expressément qu'il avait agi pour le compte d'autrui, et non pour son propre compte. — Mais si les effets de la commande disparurent, avec ce contrat lui-même, à l'égard du capitaine (5), ils lui survécurent à l'égard de l'armateur. En effet, bien qu'il ne fût plus possible de considérer celui-ci comme un *donneur de pacotille* (puisque la commande n'était plus usitée), et qu'on le considérât désormais sous son véritable aspect, qui est celui d'une personne pour le compte exclusif de laquelle agit le capitaine, la coutume maritime n'en continua pas moins de proclamer que ce dernier ne pouvait pas l'obliger sur tous ses biens, sur sa *fortune de terre*, et qu'il n'était responsable, à raison des dettes

(5) Pourtant, la procédure a conservé une trace de cette antique coutume qui considérait le capitaine comme le gérant de l'expédition. En effet, malgré la règle : « Nul en France ne plaide par procureur », et d'après un long usage, il n'est pas nécessaire que le nom de l'armateur soit indiqué dans les actes de procédure et jugements, et le capitaine peut y figurer seul, comme si le procès le concernait personnellement. Mais le jugement n'est exécutoire que contre l'armateur, et non contre le capitaine, à moins qu'il ne soit rendu à propos de faits illicites de ce dernier, auquel cas il l'est contre les deux, au choix du gagnant. — Voy. FRÉMERY, p. 197 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 274 ; GLASSON, I, n° 348.

contractuelles et délictuelles du capitaine, que sur le navire, la *fortune de mer* qui les avait occasionnées. Et Frémery (p. 188) de s'écrier avec indignation : « Singulier amalgame d'où il résultait que le prêteur n'avait aucun débiteur personnellement engagé ! » (6).

40. Si le principe de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires dérive bien du contrat de commande, il est tout naturel de le voir naître dans le bassin de la Méditerranée. Le plus ancien monument qui en atteste l'existence, est le *Consulat de la mer*, vieux recueil des usages suivis dans les ports espagnols, français et italiens de la Méditerranée, rédigé, peut-être, dans le courant du ^x^e siècle,

(6) M. DE SÈZE, p. 8 et s., compare cette situation à celle de nos sociétés anonymes. Il y a pourtant, entre ces deux situations, cette différence que, dans la société anonyme, il y a un débiteur qui est tenu personnellement et indéfiniment, c'est-à-dire jusqu'à épuisement de tout son actif : c'est la société elle-même, personne morale. Au contraire, l'armateur s'oblige bien personnellement, contrairement à l'affirmation de FRÉMERY, par les actes de son capitaine, mais il a la faculté de limiter cette obligation à sa fortune de mer. Son obligation ne serait réelle (et la différence n'en serait que plus grande avec les sociétés anonymes), que si elle était de plein droit cantonnée sur sa fortune de mer : Tel était, nous le verrons (n° 42), le système du Consulat de la mer ; mais alors, à cette époque, c'était le capitaine qui était le débiteur personnellement tenu. Tel est, aujourd'hui, le système allemand de limitation (*infra*, n° 50), et là il est vrai de dire qu'il y a une obligation, mais qu'il n'y a pas de débiteur personnellement engagé ; car, d'une part, la fortune de terre de l'armateur est de plein droit sauvegardée, et, de l'autre, le capitaine ne répond pas des contrats qu'il conclut *ès-qualité*.

mais dont la rédaction que nous possédons, en langue catalane, n'est que du xiv^e siècle, et qui serait originaire, selon les uns, de Marseille, selon les autres, dont Pardessus, de Barcelone.

Ce recueil semble nous indiquer qu'il était d'usage dans la Méditerranée que le propriétaire du navire ne répondit que sur son bâtiment, aussi bien des contrats que des faits illicites de son capitaine. L'atténuation de sa responsabilité à l'égard de ces derniers est clairement indiquée par les chapitres 141 et 182 (édition Pardessus, t. II), qui supposent que des marchandises ont été endommagées par la faute du capitaine, dans le premier cas, parce qu'elles ont été placées sur le tillac, dans le second, par le manque d'appareux. Dans les deux hypothèses, le Consulat établit la responsabilité du capitaine en faute, mais, en ce qui concerne les quirataires, il dit qu'ils « n'y seront obligés que pour ce que vaudra la part qu'ils auront dans le navire », ou qu'ils « ne seront obligés de rien payer au delà » de cette part.

Quant aux contrats du capitaine, la limitation est indiquée, avec moins de clarté, par le chapitre 194. Ce chapitre suppose que le capitaine a, dans deux hypothèses différentes, emprunté de l'argent pour acheter des appareux qu'il jugeait nécessaires. Dans la première hypothèse, il a emprunté dans le lieu où se trouvait un quirataire qui a refusé de lui avancer la somme voulue par l'achat des appareux ; dans ce

cas, le Consulat rend le quirataire indéfiniment responsable de l'emprunt : « S'il arrivait que le navire se perdît et que l'emprunt ne fût pas payé, les biens de cet actionnaire seraient obligés à cette dette, parce qu'elle aurait été contractée avec sa connaissance et par sa faute. » Dans la seconde hypothèse, le capitaine a contracté l'emprunt loin de ses commettants, et le Consulat décide alors que ces derniers n'en répondront plus en cas de perte du navire : « Si le navire se perd avant que l'emprunt ait été remboursé, aucun actionnaire n'est obligé de rien payer à celui qui aura prêté, puisque le navire sera brisé et perdu. Que ce prêteur prenne donc bien garde comment il prêtera ; car l'actionnaire y perd assez, puisqu'il y perd sa part. Ainsi, par cette raison, le prêteur ne peut rien demander aux copropriétaires du navire, parce qu'il doit prendre garde comment il prêtera, et que, *« lorsque le navire est brisé, les actionnaires ne doivent rien payer. »*

Pourquoi cette différence de traitement de l'armateur dans ces deux hypothèses ? — On pourrait l'expliquer par cette idée que, dans le premier cas, le Consulat envisage un emprunt ordinaire, et que si, dans le second, il décharge les copropriétaires de toute responsabilité par la perte du navire, c'est parce qu'il suppose un emprunt à la grosse. Si telle est la véritable explication, il faudra renoncer de trouver dans ce chapitre du Consulat la limitation de la res-

pensabilité des armateurs en matière contractuelle ; car, alors, l'exonération dont il parle dériverait, non d'une faveur coutumière, mais des règles de l'emprunt à la grosse, qui veulent que le prêteur perde ses droits si le navire vient à périr. Mais cette explication est douteuse, car il est vraisemblable que si le Consulat voulait parler de deux emprunts différents, il n'aurait pas employé, comme il le fait, les mêmes expressions pour les désigner. Il est donc plus naturel de penser que, dans les deux cas, il s'agit d'un emprunt de même nature, d'un emprunt ordinaire. Quant à la différence des solutions données, nous croyons qu'elle peut s'expliquer de la façon suivante : le Consulat déclare qu'en principe, l'armateur ne répond pas de l'emprunt de son capitaine, quand le navire a péri. Toutefois, il l'en rend responsable quand l'emprunt a été contracté dans le lieu où il se trouvait, et qu'il n'a pas voulu l'éviter en procurant lui-même au capitaine les moyens d'acheter les appareils jugés nécessaires. On peut, en effet, considérer que, dans ce cas, c'est par la faute de l'armateur que le capitaine a été obligé d'emprunter, pour assurer l'expédition que l'armateur a, cependant, voulue (1). C'est ce que déclare le Consulat, qui dit encore, un

40 (1) Cpr. PARDESSUS, II, p. 225, en note, qui dit encore que, dans ce cas, le capitaine est censé faire ce que l'armateur aurait fait lui-même ; — présomption un peu arbitraire, puisque, par hypothèse, ce dernier s'est refusé à l'achat des appareils.

peu plus haut, dans le même chapitre, que « le patron qui saura que ces appareils manquent et sont nécessaires au navire, peut les acheter et ne doit pas être arrêté par le refus des actionnaires, parce que ceux-ci restent, peut-être, en sûreté à terre, et, pourvu qu'ils aient de l'argent, peu leur importe qui sera exposé aux hasards de la mer. »

Quoi qu'il en soit, on n'éprouve, généralement, aucune hésitation à voir, dans ce chapitre du Consulat, l'attestation de la limitation, en principe, (ou plutôt de l'exonération), de la responsabilité de l'armateur à l'égard des emprunts du capitaine. Mais il faut remarquer que le Consulat n'indique ce bénéfice qu'en cas de perte du navire, « lorsque le navire est brisé et perdu. » Faut-il en conclure, *a contrario*, que la responsabilité de l'armateur restait entière, quand le navire arrivait à bon port ? Ce serait peu raisonnable. Car, du moment que la coutume faisait perdre au prêteur tous ses droits quand le bâtiment était au fond de l'eau, il est vraisemblable qu'elle a dû l'obliger de se contenter, en cas d'heureuse arrivée, du navire que lui offrait l'armateur, lequel consentait, en quelque sorte, à le considérer, au profit du prêteur, comme perdu. Mais, nous le répétons, cette solution n'est pas expressément donnée par le Consulat ; « c'est par induction seulement », comme dit Frémery (p. 184), qu'on y est arrivé.

41. Le Consulat de la mer n'est pas le seul monu-

ment qui nous parle du principe coutumier de la limitation ; d'autres textes corroborent son témoignage.

Et, d'abord, un règlement de procédure devant les consuls de *Valence*, longtemps confondu, dans les premières éditions, avec le Consulat, mais postérieur à lui, sans remonter, toutefois, d'après Frémery, au delà de l'an 1283, énonce, au chapitre 34, que l'armateur, à moins qu'il n'ait spécialement cautionné son capitaine, ne répond pas sur ses biens de terre des emprunts que celui-ci contracte : « si les parts du patron qui a fait lesdits emprunts ne suffisent pas pour les payer, le surplus sera acquitté sur celles des autres parsonniers, qui auront garanti l'emprunt ; autrement, lesdits parsonniers ne sont pas tenus, le patron n'ayant pas eu le pouvoir d'obliger les *biens de terre (de casa)* desdits parsonniers, s'il n'avait procuration ou autre plein pouvoir écrit. »

Plus tard, le même principe de la limitation se retrouve dans un statut génois de l'*Office de Gazarie*, — c'est-à-dire du littoral de la mer Noire et de la mer d'Azof, où Gênes avait des comptoirs, — édité en 1441, mais probablement antérieur, et rédigé avec un tel luxe d'expressions, et dans une forme tellement impérative, que M. de Sèze (p. 3), en conclut que le principe qu'il consacrait était considéré comme d'ordre public, ayant pour but de protéger le commerce.

42. Que le principe de la limitation fût une coutume presque universellement suivie dans le bassin de la Méditerranée, Casarégis et Emérigon nous l'attestent. Mais il était ignoré, à l'origine, sur les rives de l'Océan, de la mer du Nord et de la Baltique. C'est ce qui semble résulter de ce qu'il n'est nulle part mentionné dans les recueils primitifs de ces contrées, tels que les *Rôles d'Oléron*, probablement antérieurs au Consulat, et qui ont eu, dans l'Océan, l'influence que le Consulat a eu dans la Méditerranée, ou encore les recueils qui ont reproduit les *Rôles d'Oléron*, soit en flamand, comme les *Jugements de Damme*, soit en allemand, comme les *Lois de Wisby*, qui s'appliquaient à la Flandre, à la Suède, à l'Allemagne et au Danemark. — Cela est probablement dû à ce que ces pays ne connurent que plus tard le contrat de commande, source de notre coutume. C'est ce qui expliquerait même que l'Angleterre, qui a toujours ignoré ce contrat, ait si longtemps conservé — et conserve encore en partie — le principe de la responsabilité illimitée de l'armateur.

Mais, si l'on excepte l'Angleterre, les autres pays de l'Europe boréale et occidentale ne tardèrent pas, grâce aux relations suivies qu'ils entretenaient avec les villes de la Méditerranée, à connaître notre coutume et à l'adopter. Et cette « plante du Midi » s'y est si vite acclimatée, qu'il est difficile de dire avec exactitude à quelle date elle y a été transplantée. —

Quoi qu'il en soit, nous la voyons consacrée par un statut de *Hambourg* cité par Kuricke (1), et Grotius, qui écrivait en 1624, nous apprend qu'en *Hollande*, « les associés ne sont tenus tous ensemble qu'autant que se monte la valeur du vaisseau et de ce qui est dedans » (2). D'un autre côté, le *Stadtzlagh suédois* promulgué officiellement en 1618, décidait que « si les armateurs veulent abandonner le navire et ses apparaux, on ne leur pourra demander rien de plus, ni s'en prendre à leurs autres propriétés, à moins qu'ils ne soient obligés spécialement », et l'*Ordonnance de Rotterdam* de 1721 contenait des règles analogues (3).

Il faut, pourtant, remarquer que cette coutume du Midi n'a été admise dans le Nord et dans l'Ouest qu'avec une double modification (4).

D'une part, en effet, la coutume de la Méditerranée, ainsi que cela résulte des expressions du Consulat de la mer, du Règlement de Valence et du statut génois de l'Office de Gazarie, restreignait *de plein droit* l'obligation de l'armateur sur sa fortune de mer ; sa fortune de terre était à l'abri des poursuites des créanciers maritimes, sans qu'il eût besoin de faire

42 (1) Cité lui-même par EMÉRIGON, *Contrats à la grosse aventure*, 4, 11, § 1^{er}.

(2) GROTIUS, *De jure belli ac pacis*, 2, 11, § 13, traduction J. BARBEYRAC.

(3) Voy. DESJARDINS, II, n° 279.

(4) Voy. DANJON, II, n° 565 bis.

aucun acte, aucune déclaration de volonté: c'était une responsabilité réelle. Au contraire, dans le système des coutumes du Nord et de l'Ouest, l'armateur répondait, en principe, sur tous ses biens des obligations de son capitaine, mais il avait la faculté de réduire sa responsabilité, *en déclarant faire abandon de sa fortune de mer*.

D'autre part, la limitation existait, dans le Midi, aussi bien en matière délictuelle qu'en matière contractuelle. Dans le Nord et dans l'Ouest, au contraire, ce bénéfice ne concernait que les délits du capitaine; ses contrats obligeaient l'armateur, comme à Rome, sur tout son patrimoine et sans aucune restriction. — C'était, d'ailleurs, l'opinion que professaient, en France, les jurisconsultes, imbus qu'ils étaient des principes du droit romain. Pour les faits illicites du capitaine, ils durent bien s'incliner devant les Ordonnances royales, qui, dès le début du x^v^e siècle, commencèrent à s'occuper de la matière, pour donner à l'armateur la faculté de « faire abandonnement de son bateau et ustenciles » (5). Mais, pour les contrats du capitaine, que les Ordonnances ne prévoyaient pas, ils enseignaient que le propriétaire du navire en était indéfiniment responsable, conformément au droit romain.

(5) Art. 17 de l'Ordonnance de février 1415 de Charles V, reproduit par l'Ordonnance de la Ville de décembre 1672 de Louis XIV, art. 7. Voy. ISAMBERT, t. XIX, p. 30.

43. Tel était, au xvii^e siècle, l'état de la coutume, de la législation et de la doctrine, lorsque vint l'Ordonnance de la Marine d'août 1681 décider que « les propriétaires de navires seront responsables des faits du maître, mais (qu')ils en demeureront déchargés en abandonnant leur bâtiment et le fret » (liv. 2, tit. 8, art. 2). Une longue polémique fut soulevée sur le point de savoir si l'expression *faits du maître* comprenait à la fois les délits du capitaine et ses contrats, ou seulement les premiers, et si, par conséquent, la faculté d'abandon que consacrait l'Ordonnance, devait ou non s'appliquer aux uns comme aux autres. — Nous verrons cette controverse dans notre deuxième partie, à propos de l'étude des obligations qui autorisent l'abandon (n^o 154 et s.). Elle continua sous l'empire du Code de commerce (art. 216), lequel ne faisait que reproduire la formulè de l'Ordonnance, et ne prit fin que par la loi du 14 juin 1841, stipulant que le propriétaire du navire peut, *dans tous les cas*, c'est-à dire, tant en matière délictuelle, qu'en matière contractuelle, recourir à la faculté d'abandon.

Le système de limitation de l'Ordonnance de la Marine a été adopté, soit directement, soit sous l'influence du Code de commerce français, par la plupart des législations. D'autres pays suivent un système qui en diffère tout en s'inspirant des mêmes idées. Un autre pays a un système à part, qu'il est seul à suivre. Enfin, des législations récentes con-

crent un nouveau système qui consiste dans la réunion de tous les autres. — Il est temps maintenant d'entrer dans l'étude de ces différents systèmes de limitation de la responsabilité des propriétaires de navires.

SECTION III

Les différents systèmes de limitation

44. Nous avons dit, dans notre introduction (n° 4), qu'en droit comparé, l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires est réglée de deux manières différentes : l'une, répondant à la conception britannique, l'autre, qui traduit la conception américano-continentale. Mais ce n'était là qu'une division en gros. En réalité, quand on approfondit un peu cette matière, on s'aperçoit qu'elle est régie, non par deux, mais par cinq systèmes différents.

Il y a, d'abord, le système *français*, consacré par la majorité des législations, qui permet à l'armateur de se libérer de ses obligations en abandonnant à ses créanciers maritimes le navire et le fret. — Ce système est suivi de près par les *Etats-Unis d'Amérique*, mais avec une modification qui constitue, à nos yeux, une amélioration. — Vient, en troisième lieu, le système *allemand*, qui est également celui des pays scandinaves, et qui porte le nom de système de l'exécution. — En quatrième lieu, nous

avons le système *britannique*, qui limite la responsabilité personnelle de l'armateur à une somme fixée à forfait. — Enfin, depuis une dizaine d'années, la *Belgique* et la *Grèce* ont adopté un nouveau système, inspiré des travaux du Comité Maritime International.

Nous ne nous occuperons, dans la présente section, que des quatre premiers systèmes, que nous verrons, d'abord, séparément et en eux-mêmes, et que nous repasserons, ensuite, en revue, dans un examen comparatif et critique. Il sera traité du système gréco-belge (qui ne peut être bien compris que si l'on connaît l'œuvre d'unification accomplie dans ces dernières années) à la fin du chapitre V, consacré à l'étude des efforts faits en vue d'unifier le droit maritime dans cette importante matière de la responsabilité des propriétaires de navires.

§ 1^{er}. — *Système français*

45. L'article 216 du Code de commerce français établit, par son alinéa 1^{er}, conformément aux principes du mandat (art. 1998 C. civ.) et de la préposition (art. 1384 § 3 C. civ.), la responsabilité *personnelle* du propriétaire du navire à l'égard des actes licites et des faits illicites de ses préposés de mer, mais, par dérogation à la règle *qui s'oblige, oblige le sien* de l'art. 2092 C. civ., il lui permet, dans son

alinéa 2, d'obtenir sa libération en *abandonnant* à ses créanciers maritimes le navire, à l'occasion duquel sa responsabilité a été engagée, et le fret gagné par ce navire.

Nous verrons plus loin (n° 119) que cette interprétation de l'art. 216 est loin de recevoir une approbation unanime, et que de très bons esprits y voient, non une faveur dérogatoire au droit commun, mais une limitation naturelle d'une responsabilité qui, normalement, ne devait pas exister. Nous pouvons, cependant, dire, dès à présent, que le but poursuivi par ces auteurs, et qui est, en soi, excellent, — savoir, la possibilité, en ne considérant pas l'art. 216 § 2 comme une disposition exceptionnelle, de l'interpréter dans un esprit large, — peut être atteint aussi bien dans leur théorie que dans la nôtre. Car, en effet, même si la disposition en question constitue, comme nous le croyons (n° 118), une règle qui déroge aux principes généraux, étant donné que le bénéfice qu'elle consacre a été dicté par de puissantes considérations d'utilité publique, — et, avons-nous essayé de démontrer (n° 31), par elles seules, — ce sont également elles seules qui doivent en déterminer l'étendue. En conséquence, si l'intérêt public exige de ne pas renfermer l'art. 216 § 2 dans des limites étroites, mais de lui assigner, au contraire, un large champ d'application, par exemple en l'étendant à des cas non expressément visés par la loi, c'est

dans un esprit extensif et non restrictif, qu'il convient de l'interpréter, — fût-il une disposition exceptionnelle. Il sera fait une intéressante application de cette idée à propos de l'armateur non-propriétaire du navire (n° 125).

46. Le système français, avons-nous dit, permet au propriétaire du navire de sauvegarder ses autres biens, en abandonnant à ses créanciers de mer son navire, fût-il une épave engloutie, et le fret de ce navire. Il divise donc son patrimoine en *fortune de terre* et en *fortune de mer* ou *fortune flottante*, et, bien que le déclarant, en principe, responsable sur toutes les deux, c'est-à-dire sur tous ses biens, il lui donne, cependant, la faculté de mettre la première à l'abri des poursuites, par l'abandon de la seconde.

Mais que l'expression « fortune de mer » n'induisse point en erreur. Elle n'est pas strictement exacte, et constitue plutôt « une image propre à frapper l'esprit et à s'y graver facilement » (1) Pour couvrir sa responsabilité, l'armateur n'est pas obligé, comme elle le ferait croire, d'abandonner tous les navires qu'il peut posséder, et tous les frets que ces navires ont gagnés. Il lui suffit de faire, à ses créanciers, l'abandon du navire, à l'occasion duquel il s'est trouvé obligé vis-à-vis d'eux, et du fret produit par ce navire — et par ce navire seul — dans une seule expé-

46 (1) DE SÈZE, p. 2.

dition que nous déterminerons plus loin (n° 191). A l'égard de ces créanciers, les frets antérieurement gagnés par ce navire dans des voyages précédents, ainsi que les autres navires de l'armateur font partie de sa fortune de terre. Comme l'a dit Cosack (I, p. 243), « chaque navire constitue le centre d'une fortune de mer particulière ; autant un armateur possède de navires, autant il possède de fortunes de mer », et l'on peut ajouter qu'à chaque expédition, ces fortunes de mer se renouvellent.

47. Le système français n'a pas été inventé par le Code de commerce. Il a été calqué, avons-nous vu, sur l'Ordonnance de la Marine de 1681, laquelle l'avait elle-même trouvé dans des ordonnances antérieures (n° 42 et 43). Il est actuellement suivi par la majorité des législations européennes et américaines, qui, elles aussi, commencent, pour la plupart, par poser le principe de la responsabilité personnelle indéfinie de l'armateur, et puis la tempèrent par la faculté d'abandon de navire et du fret (1).

C'est ce que fait le Code *italien* dans son article 491 ainsi conçu : « Les propriétaires de navires sont responsables des faits du capitaine et des autres personnes composant l'équipage ; ils sont tenus des obligations contractés par le capitaine pour tout ce

47 (1) On trouvera les textes et l'exposé systématique des principales législations dans CATTIER, *Bull. n° 3 du Com. Mar. Int.*, p. 1 et s.

qui est relatif au navire et à l'expédition. Toutefois le propriétaire... peut, dans tous les cas, se libérer des responsabilités et obligations ci-dessus spécifiées, par l'*abandon* du navire et du fret... », et c'est aussi ce que décide le Code *hollandais*, art. 321 : « Tout propriétaire ou copropriétaire d'un navire... est civilement responsable des faits et obligations du capitaine, pour ce qui relatif au navire et à l'expédition. Cette responsabilité cesse par l'*abandon* de la part du navire et du fret. »

Le système de l'*abandon* est encore suivi par les pays suivants : *Argentine*, art. 880 ; *Chili*, art. 879 ; *République dominicaine*, art. 216 ; *Egypte*, art. 30 ; *Finlande*, art. 17 ; *Guatemala*, art. 757 ; *Haïti*, art. 213 ; *Honduras*, art. 876 ; *Monaco*, art. 179 ; *Roumanie*, art. 501 (2) ; *Russie*, art. 254 (3) ; *San-*

(2) L'art. 501 du Code *roumain* reproduit l'art. 491 du Code italien ; mais il paraît que la Roumanie a récemment adopté un système analogue à celui de la Belgique et de la Grèce, lequel est dû aux travaux de la Conférence de Venise de 1907, et que nous étudierons dans notre chapitre V. Voici, en effet, ce que nous lisons, à propos de cette Conférence, dans une brochure de M. FRÉDÉRIC SOHR, *La Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires*, p. 46, en note : « L'éclat de cette conférence fut tel que trois pays consacrèrent législativement ses solutions : la Belgique, la Grèce et la Roumanie ». Malheureusement, nous n'avons pu trouver aucun document confirmant cette réforme de la législation roumaine,

(3) L'art. 253 du Code de commerce *russe* semble considérer l'armateur comme la caution de son capitaine, de sorte que sa responsabilité n'est engagée qu'en cas d'insolvabilité de ce dernier : « L'armateur est responsable des dommages et pertes causés par l'infidélité, l'improbité ou l'impéritie technique du capi-

Salvador, art. 800 ; *Turquie*, art. 30 ; *Venezuela*, art. 493.

C'est également le système que pratiquent l'*Espagne* (art. 587), le *Brésil* (art. 494), le *Costa-Rica* (art. 879) le *Mexique* (art. 672) et le *Pérou* (art. 590), — sauf que ces pays ne connaissent la limitation de la responsabilité de l'armateur que pour les faits illécites du capitaine, et non pour ses actes licites (4). Tout à l'opposé, l'art. 492 du *Code portugais*, qui consacre aussi la faculté d'abandon, semble en restreindre le bénéfice à la responsabilité dérivant des contrats du capitaine, et admettre une responsabilité indéfinie à l'égard de ses délits. Voici, en effet, comment il est rédigé : « Le propriétaire d'un navire est civilement responsable : 1° des actes et négligence du capitaine et de l'équipage ; 2° des

taine et de ceux qui sont causés par sa négligence ou inattention, lorsque le capitaine lui-même est insolvable ». Mais dans les cas où il est ainsi déclaré responsable, l'art. 254 lui accorde la faculté d'abandon : « L'armateur... peut se libérer de toute responsabilité dans les cas indiqués par l'article précédent, en abandonnant son navire et le montant du fret... » Voy. VERNEAUX, *Clunet*, 1900, p. 250.

(4) Le *Code espagnol*, art. 587, ne parle même expressément de cette limitation qu'à propos de l'exécution défectueuse, par le capitaine, du contrat d'affrètement : « L'armateur, dit-il, est civilement responsable des indemnités auxquelles donne lieu, au profit des tiers, la conduite du capitaine dans la garde des effets chargés sur le navire ; mais il pourra s'affranchir de cette responsabilité, en faisant l'abandon du navire avec tous ses accessoires et des frets gagnés dans le voyage. »

obligations contractées par le capitaine relativement au navire et à l'expédition... *La responsabilité imposée par le n° 2 de cet article prend fin par l'abandon du navire et du fret...* » (5).

Enfin, le système français était suivi, jusqu'à ces derniers temps, par la *Belgique*, art. 7 de la loi du 21 août 1879, et par la *Grèce*, art. 216 (ancien numérotage) du Code de commerce. Mais ces deux pays ont adopté, le premier en 1908, le second, en 1910, un nouveau système qui sera étudié plus loin (nos 114 et 115).

§ 2. — *Système des Etats-Unis d'Amérique*

48. Les Etats-Unis d'Amérique ont suivi, jusqu'au milieu du siècle dernier, le principe de la responsabilité illimitée du propriétaire de navire, à raison tant des actes licites, que des faits illicites du capitaine. Cette responsabilité a été limitée, pour la première fois, — mais seulement à l'égard des faits illicites de ce dernier — par une loi du 8 mai 1851 (art. 18). Puis, une loi du 26 juin 1884 étendit le bénéfice

(5) Voy. CATTIER, *loc. cit.*, p. 37 et 59. — Voy. Pourtant DANJON, II, n° 569, qui traduit : « La responsabilité qui lui est imposée par le présent article cesse... », ce qui signifierait que la faculté d'abandon existerait aussi bien pour les fautes, que pour les contrats du capitaine.

de cette limitation à ses obligations dérivant des contrats du capitaine (1).

Dans le système des Etats-Unis, le propriétaire du navire peut obtenir sa libération en offrant à ses créanciers de leur payer la *valeur* du navire et le fret gagné par ce navire, ou, s'il n'est que copropriétaire, la valeur de sa part dans le navire et le fret. « La responsabilité du propriétaire d'un navire... n'excédera en aucun cas, dit l'art. 4283 des Statuts revisés, l'intérêt du propriétaire dans le navire et le fret. » « ... L'ensemble des responsabilités de tous les copropriétaires d'un navire relativement à ce navire, ajoute l'art. 18 de la loi du 26 juin 1884, n'excédera pas la valeur dudit navire et du fret. » Son obligation porte donc indistinctement sur tout son patrimoine, mais elle est limitée à la valeur du navire et du fret (2), qu'il peut faire fixer et répartir par les tribunaux.

48 (1) Textes dans CATTIER, *loc. cit.*, p. 18 à 20; Voy. L. DE VALROGER, *R. I. D. M.*, II (1886-87), p. 487; CATTIER, *loc. cit.*, p. 65; Ch. LEJEUNE, rapport à la Conférence d'Anvers, *Bull. n° 3 du Com. Mar. Int.*, p. XXIX; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 267, p. 197; RIPERT, I, n° 1141; HENNEBICQ, II, n° 484.

(2) On peut comparer cette obligation de l'armateur à celle de la femme commune en biens qui, à la dissolution de la communauté, ayant fait inventaire, est protégée par le *bénéfice d'émolument* (art. 1483 C. civ.). Elle aussi est tenue, à raison des dettes communes, sur tous ses biens sans distinction, et non seulement sur sa part dans la communauté, mais le montant de son obligation est limité à la valeur des biens communs qui lui reviennent. — M. DANJON, II, n° 596, trouve « contraire à toute vraisemblance

La loi ne dit pas si, pour faire cette évaluation, il faut se placer avant ou après l'accident générateur de l'obligation. La question, on le comprend, a une importance capitale, car, selon la solution donnée, l'étendue de la responsabilité de l'armateur variera considérablement, pouvant aller de la somme, peut-être très élevée, représentant la valeur du navire à l'état sain, jusqu'à une somme infime, même jusqu'à zéro. La jurisprudence américaine décide que cette valeur doit être fixée à la fin du voyage qui a occasionné les dettes (3), et qu'elle doit être partagée, à

de comparer l'armateur à une veuve ». Il joue un peu sur les mots. Le rapprochement porté, non sur les personnes, mais sur leurs obligations, et nous croyons que celles-ci présentent bien une certaine analogie. Nous nous rendons bien compte, pourtant, qu'à tous autres égards, il n'y a aucun rapport entre les deux situations. Notamment, la faculté pour l'armateur de dégager sa responsabilité par le paiement de la valeur de son navire et du fret y afférent, constitue une véritable faveur dérogeant aux principes ; au contraire, le bénéfice d'émolument, malgré son nom, n'est pas une faveur exceptionnelle ; il est conforme aux principes de la communauté qui veulent que le mari ne puisse pas obliger les biens propres de sa femme. De même encore, la femme ne peut pas échapper à son obligation de payer les dettes communes, par l'abandon en nature des biens communs qu'elle reçoit, tandis qu'au contraire, l'armateur américain peut, ainsi que nous le disons au texte, se décharger du paiement des dettes maritimes, en abandonnant en nature le navire et le fret. — Sur le bénéfice d'émolument, voy. PLANIOL, III, n° 1359 et s, et notamment n° 1362 et 1375.

(3) Cour Suprême des Etats-Unis, 10 mai 1886, *R. I. D. M.*, II, 187. — V. cependant DESJARDINS, III, n° 312, qui pense que, pour déterminer la valeur du navire, on doit se placer « immédiatement avant la faute qui cause le préjudice, conformément à la règle acceptée en Angleterre ».

cette époque, entre tous les créanciers d'une même expédition, même si leurs droits se rattachent à des accidents distincts ; c'est-à dire que la responsabilité de l'armateur est unique par expédition, et que, — contrairement à ce qui se passe en Angleterre (*infra*, n° 67), — elle ne se renouvelle pas par accident au cours d'un même voyage.

Ainsi, à l'encontre du système français, celui des Etats-Unis n'oblige pas l'armateur qui ne veut pas encourir une responsabilité illimitée, d'abandonner nécessairement en nature son navire et le fret y afférent. Il substitue à ces biens leur valeur en argent, ce qui donne à l'armateur le grand avantage de pouvoir conserver son bâtiment. — Mais il n'y a là pour lui qu'une faculté, et, s'il le préfère, il peut, comme en droit français, faire à ses créanciers l'abandon en nature de sa fortune de mer. Pour cela, il doit, d'après l'article 4285 des statuts révisés, transférer son intérêt dans le navire et dans le fret à un séquestre (*trustee*), lequel, agissant comme mandataire des créanciers, en effectuera la liquidation.

Aux Etats-Unis d'Amérique, l'armateur jouit donc d'une option entre ce qui est, à peu près, le système français — c'est-à-dire l'abandon de la fortune de mer en nature — et son abandon en valeur (4).

(4) Lors de la rédaction, en France, de la loi du 12 août 1885, qui a modifié l'art. 216 C. com., certaines chambres de commerce réclamèrent l'adoption d'un système analogue à celui des

§ 3. — *Système allemand*

49. Avant d'étudier le système de limitation suivi en Allemagne, il est bon de rappeler qu'il est de principe, dans ce pays, que le commettant qui a apporté les soins voulus dans le choix et dans la surveillance de ses préposés, ne réponde pas des fautes de ces derniers. On considère « qu'il n'est pas une loi naturelle qu'un homme soit responsable pour d'autres actes que les siens » (1). Pourtant, la loi établit, dans un but d'utilité publique, certaines dérogations à ce principe de l'irresponsabilité. Une de ces dérogations est précisément la responsabilité de l'armateur du fait de ses préposés maritimes. Mais alors la limitation de cette responsabilité n'a

Etats-Unis, afin que, grâce à la faculté de faire « l'abandon de la valeur dûment constatée du navire et du fret », les armateurs ne fussent plus obligés de perdre leurs droits sur leur bâtiment. Mais la Commission de la Chambre des députés rejeta cette proposition dans laquelle elle avait « cru voir une source indéfinie de procès et de difficultés inextricables ». Voy. DANJON, II, n° 596, p. 358. — Pourtant un tel système d'option entre l'abandon en nature et l'abandon en espèces, présenterait, sur le système français actuel, cet avantage considérable de permettre à l'armateur de conserver son navire (*infra*, n° 63). Aussi, les associations belge et française pour l'unification du droit maritime l'avaient-elles préconisé dans leurs rapports aux Conférences d'Anvers (1898) et de Londres (1899). *Bull. du Com. Mar. Int.*, n° 3, p. I; n° 5, p. 26 à 28; n° 6, p. 34 (*infra*, n° 63).

49 (1) Voy. les déclarations de M. LÆRISZ et BOYENS à la Conférence de Londres de 1899, *Bull. n° 6 du Com. Mar. Int.*, p. 92 et 96.

plus le caractère d'un bénéfice exceptionnel, d'une faveur dérogeant au droit commun, comme en France et dans les autres pays où les préposants sont dans tous les cas tenus à raison des fautes de leurs préposés ; bien au contraire, ce qui, en Allemagne, déroge aux principes généraux, c'est la responsabilité même de l'armateur, et non la limitation de cette responsabilité.

Mais cela n'est vrai que des faits illicites des gens de mer. Au contraire, en ce qui concerne les engagements contractuels du capitaine, le caractère exceptionnel de la loi allemande réside, — comme dans les autres pays, — non dans la responsabilité de l'armateur, laquelle, normalement, devrait être entière, comme celle de tout mandant, mais dans la limitation que la loi y apporte (2).

Sous le bénéfice de ces observations, demandons-nous maintenant comment le législateur allemand restreint la responsabilité des propriétaires de navires.

50. Dans le droit allemand, l'armateur est, en principe, personnellement responsable et sans aucune restriction à raison des actes licites et des faits illicites de ses préposés de mer (1). Cela résulte, pour les

(2) Le Code de Prusse de 1794 (art. 1525 à 1529) écartait la limitation pour les contrats du capitaine. — Voy. FRÉMERY, p. 191 ; de SÈZE, p. 31 ; AUZOUX, thèse, p. 86.

50 (1) Voy. de VALROGER, I, n° 277 et HENNEBICQ, II, n° 483.

premiers, du droit commun du mandat, et, pour les seconds, non des principes généraux de la préposition, lesquels, en Allemagne, — nous venons de le voir, — s'y opposent au contraire, mais de l'article 451 du Code de commerce, qui déroge à ces principes, et qui est ainsi conçu : « L'armateur est responsable du dommage causé à un tiers par la faute d'une personne de l'équipage dans l'exercice de ses fonctions. » Cette responsabilité personnelle « constitue, dit Cosack (I, p. 241), la règle, parce qu'elle intervient partout où la loi n'a pas stipulé le contraire. » Mais la loi a, par l'article 452 du Code de commerce, stipulé le contraire dans des cas très importants qui sont, à peu de choses près (2), ceux dans lesquels est admise, en France, la faculté d'abandon : «... 1° lorsque l'action est fondée sur un « acte que le capitaine a fait en sa qualité et en vertu « de son autorité légale, mais non en vertu d'un « mandat spécial; 2° lorsqu'elle a pour point de « départ soit le non-accomplissement, soit l'accomplissement incomplet ou défectueux d'un contrat « passé par l'armateur, en tant que l'exécution de « la convention a fait partie des obligations du service du capitaine, et sans qu'il y ait lieu de distin-

(2) Notamment, la limitation existe en France même à l'égard de la créance des gens de mer pour leurs salaires (*infra*, n° 162), tandis qu'en Allemagne l'armateur est, dans ce cas, tenu sur tous ses biens et sans restriction (art. 453).

« guer si le non-accomplissement, ou l'accomplissement incomplet ou défectueux est dû ou non à la faute d'une personne de l'équipage ; 3° lorsque l'action est basée sur la faute d'une personne appartenant à l'équipage... » Dans tous ces cas, « l'armateur, dit l'article 452, n'est pas tenu vis-à-vis des tiers sur ses biens personnels, mais seulement sur le navire et le fret » (3).

Comme on le voit par les termes de cette disposition, dans les cas qu'elle détermine, l'armateur n'est pas obligé personnellement comme un débiteur ordinaire. La loi veut qu'il ne soit tenu que sur sa fortune de mer, ce qui signifie que sa responsabilité est limitée de *plein droit*, et que c'est une responsabilité *réelle*. Elle est limitée de plein droit, car la fortune de terre et la fortune de mer sont séparées par la loi elle-même, et les créanciers ne peuvent pas, comme en France, poursuivre les deux à la fois, c'est-à-dire l'ensemble des biens de l'armateur, sauf pour celui-ci à sauver la première en déclarant

(3) « *Der Rheder haftet für den Anspruch eines dritten nicht persönlich, sondern er haftet mit Schiff und Fracht...* ». — La traduction que nous donnons au texte est de M. Paul CARPENTIER sur le Code de commerce mis en vigueur le 1^{er} janvier 1870. Nous n'avons pas pu nous procurer une traduction complète du Code de 1897, dont nous n'avons trouvé que quelques articles reproduits dans les ouvrages généraux. Mais en les comparant avec ceux du Code de 1870, nous avons vu que les deux Codes ne différaient pas sensiblement sur la question que nous examinons. Notamment l'art. 452 que nous étudions, est reproduit littéralement par l'art. 486 du Code de 1897.

faire abandon de la seconde. Dans le système allemand, l'armateur n'a aucune déclaration à faire, car les créanciers ne peuvent mettre la main que sur le navire et le fret. En réalité, le véritable débiteur, c'est la fortune de mer et non l'armateur, ; celui-ci n'est obligé que parce qu'il en est détenteur. Voilà pourquoi son obligation est réelle (4). La loi affecte les éléments de la fortune de mer au paiement des créanciers du navire, des *Schiffsgläubiger*, afin que ceux-ci exécutent sur eux leurs créances. Mais dans ce système, dit *système de l'exécution*, le patrimoine d'exécution constitué par la fortune de mer est leur unique gage, et cela de plein droit.

D'ailleurs, cette conception réaliste de la responsabilité de l'armateur ne serait pas nouvelle pour l'Allemagne. Elle dériverait de l'ancien droit de ce pays où il serait admis que « c'est la chose elle-même et non son propriétaire qui répond du dommage causé par elle, c'est-à-dire que le propriétaire du navire n'est en aucune façon personnellement res-

(4) COSAK, I, p. 238, compare l'obligation de l'armateur à celle du débiteur sur gage. Ce n'est pas très exact, car le débiteur sur gage est tenu personnellement, et le droit réel de son créancier ne vient que renforcer son droit de créance. Au contraire, l'armateur n'est obligé que *propter rem*, ce qui signifie au sens strict du mot, qu'il ne l'est pas du tout, car une obligation qui n'oblige pas la personne n'en est pas une, et l'action donnée contre un débiteur obligé de la sorte est de la même nature que la revendication. Cpr. PLANIOL, II, n° 190. — On pourrait plutôt comparer l'armateur allemand à une caution réelle.

ponsable, mais qu'il est seulement obligé d'étendre la main par-dessus le navire et le fret, pour rencontrer les réclamations de ses créanciers, ou plutôt des créanciers du navire » (5). Puis, cette règle de la responsabilité réelle aurait, dans le courant du xvii^e siècle, cédé la place au principe de la responsabilité personnelle tempérée par la faculté d'abandon (6), mais le Code de commerce de l'Empire l'aurait retrouvée, et le Code de 1897 définitivement consacrée.

51. Les éléments de la fortune de mer constituent, avons-nous vu, le seul gage des *Schiffsgläubiger*, mais, du moins, sur cette partie du patrimoine de l'armateur, ceux-ci ont-ils un véritable *droit réel*, avec droit de suite et droit de préférence. Pour les Allemands, tout créancier à droits limités doit être un créancier privilégié (1). Les *Schiffsgläubiger* sont des créanciers privilégiés. Ils sont désintéressés sur le navire à l'occasion duquel sont nées leurs créances, et sur le fret de ce navire, avant tous autres créanciers de l'armateur, c'est-à-dire avant ses créanciers

(5) A. SIEVEKING, *A brief summary of the German law relating to shipowners' liability*. Bull. n° 12 du Com. Mar. Int., p. 76.

(6) CATTIER, *loc. cit.*, p. 65.

51 (1) Cpr. Les *remarques générales* sur les propositions communiquées par le gouvernement allemand aux Conférences diplomatiques de Bruxelles de 1909 et 1910 (Procès-verbaux, 1909, p. 40, et 1910, p. 23).

terrestres, et notamment avant ceux auxquels il aurait constitué une hypothèque. D'un autre côté, les créanciers maritimes peuvent, en vertu de leur droit de suite, poursuivre la fortune de mer en quelques mains qu'elle se trouve, particulièrement entre les mains du tiers acquéreur (2).

Pourtant, ce droit de gage des créanciers de mer présente certaines particularités sur le gage ordinaire. D'une part, en effet, il est constitué sans remise de la chose, — et non seulement il n'est pas nécessaire que la fortune flottante soit mise dans la possession directe des créanciers, mais il n'est pas non plus nécessaire qu'elle soit mise dans leur « sphère d'influence » (3), comme c'est, par exemple, le cas pour le bailleur d'immeubles; et, d'autre part, alors que, de droit commun, la chose donnée en gage ne doit pas être volée, ici le gage existe même si l'armateur avait dérobé le navire, et l'on n'exige même pas la bonne foi des créanciers, — du moins de ceux dont les droits ont leur source dans un fait illicite du capitaine (4).

(2) Il s'agit d'une acquisition de gré à gré, car la vente aux enchères éteint, en principe, le droit de suite des créanciers. Voy. COSACK, I, p. 243 et *infra*, n° 211 *in fine*.

(3) COSACK, I, p. 241.

(4) Au contraire, les créanciers qui sont entrés avec le capitaine dans des rapports contractuels doivent être de bonne foi. Voici l'exemple donné par COSACK, I, p. 242 : « Le navire A est capturé par le corsaire B et employé ensuite à la navigatoir sous la conduite du capitaine C; un côtre douanier poursuit le navire,

52. Nous avons dit qu'en Allemagne la responsabilité de l'armateur sur le navire et le fret est de nature réelle, — les Allemands disent *purement réelle*, — et qu'elle s'oppose à sa responsabilité *personnelle*, qui constitue la règle et dont il est tenu vis-à-vis des créances de terre, lesquelles ont pour gage tous les biens de terre de l'armateur et, en plus, sa fortune de mer, mais seulement, en ce qui concerne cette dernière et en raison du privilège des *Schiffsgläubiger*, jusqu'à concurrence de l'excédent de l'actif de mer sur le passif de mer. Mais ces deux responsabilités ne sont pas les seules qui régissent les rapports juridiques de l'armateur avec les tiers. Il se trouve encore tenu, vis-à-vis des créanciers maritimes, de deux autres responsabilités qui portent les noms de *personnelle limitée* et de *personnelle réelle*.

En vertu de la première, il se trouve obligé sur l'universalité de son patrimoine, mais seulement à concurrence d'une certaine somme, et, dans cette limite, les créances de mer concourent avec les créances de terre sans aucune protection spéciale, c'est-à-dire qu'elles ne bénéficient pas d'un droit de

mais est coulé par C avec le navire de A ; mais le navire de A en est lui-même endommagé et n'est sauvé que par le secours de D ; tous les intéressés savent que B a volé le navire. Le fisc obtient un droit de gage sur le navire de A, en raison des dommages-intérêts qu'il réclame pour son côtre coulé, et D l'obtient en raison de la prime d'assistance à laquelle il a droit ; par contre, C n'a aucun droit de gage pour ses loyers ».

priorité. Cette responsabilité personnelle limitée de l'armateur se trouve engagée, soit quand il a touché des créances appartenant à la fortune de mer, soit quand il a fait transporter par le navire des marchandises pour son propre compte, soit encore quand il lui a fait faire un nouveau voyage, sans avoir réglé les créances maritimes dont il avait pris connaissance, et que, dans ce nouveau voyage, le navire a subi des détériorations. Dans tous ces cas, l'armateur est personnellement obligé, envers les créanciers de mer, sur tous ses biens, mais seulement pour le montant des créances recouvrées ou du fret qu'il aurait normalement payé s'il avait embarqué ses marchandises sur un navire étranger, ou encore pour le montant des dommages subis par le navire dans sa nouvelle expédition, et les créanciers de mer, si élevées que soient leurs créances, ne pourront jamais concourir avec les créanciers de terre qu'à concurrence de ces sommes, de même que les créanciers d'une société en commandite qui peuvent poursuivre le commanditaire sur la totalité de son patrimoine quand il n'a pas encore versé son apport, ne le peuvent cependant que dans la mesure de cet apport (1).

52 (1) COSACK, I, p. 239, donne l'exemple suivant : « Un armateur déclaré en faillite est responsable vis-à-vis des créanciers de mer en vertu d'une responsabilité personnelle limitée pour la valeur de 10.000 marks ; l'un de ces créanciers qui a une créance de 20.000 marks, n'a rien eu pour sa part lors de la réalisation de

La responsabilité personnelle réelle de l'armateur intervient à l'égard des gages et salaires des gens de mer (*suprà*, n° 50, note 2), ainsi qu'à l'égard des dépens auxquels il a pu être condamné, s'il s'est laissé actionner par les créanciers de mer, et des intérêts moratoires qu'il peut leur devoir. Dans toutes ces hypothèses, les créanciers maritimes ont, en dehors de leur droit réel sur les éléments de la fortune de mer, un droit de créance non privilégié sur toute la fortune de terre de l'armateur, et cela sans aucune limitation.

On voit donc que, malgré le caractère essentiellement réel de l'obligation de l'armateur, la législation allemande accorde parfois aux créanciers de mer un recours subsidiaire sur la fortune de terre de ce dernier, et que, pour cela, elle a été amenée à établir à sa charge des responsabilités de natures différentes : personnelle, réelle, personnelle limitée, personnelle réelle. Cela peut paraître un peu compliqué de prime abord, et M. Ripert (I, n° 1149) trouve que « l'esprit se perd facilement dans cette complexité de rapports juridiques ». En réalité, cette complexité existe, peut-

la fortune de mer ; il ne peut cependant pas inscrire ses 20.000 marks pleins à la masse, mais seulement 10.000 marks, parce qu'il ne possède contre l'armateur qu'une créance de 10.000 marks qui, en cas de faillite, soit opposable aussi à sa fortune de terre ; il recevra donc, si le dividende est de 30 o/o, la somme de 3.000 marks ».

être, plutôt dans les dénominations données à ces responsabilités multiples, que dans le fond même des choses. En tout cas, ainsi que le fait observer M. Danjon (II, n° 582 *bis*, note 6), le droit français connaît déjà la coexistence de responsabilités dissimulables, sans que l'esprit s'y perde aucunement. Ainsi, dans une société en commandite, n'y a-t-il pas une responsabilité personnelle illimitée de la société, personne morale, et, subsidiairement, une responsabilité personnelle illimitée des associés en nom, et une responsabilité personnelle des commanditaires limitée à leurs apports encore dûs ?

53. Le système de l'exécution avec, d'une part, responsabilité réelle de l'armateur, et, de l'autre, droit de gage des créanciers de mer sur la fortune flottante, est suivi par les *Pays scandinaves*, et, d'après le rapport de M. Platou à la Conférence d'Anvers de 1898 (*Bull. n° 2 du Com. Mar. Int.*, p. 33 et s.), ces pays ne l'auraient pas emprunté à la législation allemande, mais l'auraient trouvé dans le Code de Chrétien V de 1683 et 1687 pour le Danemark et la Norvège. Pourtant, ce système est nouveau pour la Suède, où le *Stadtzlagh* de 1618 consacrait formellement le système de l'abandon (*suprà*, n° 42).

Voici comment s'expriment les lois maritimes scandinaves : Article 7 : « Pour les créances qui ont pour
« cause les obligations contractées, incomplètement
« exécutées ou non remplies, obligations que l'arma-

« teur aurait contractées lui-même ou une autre personne en vertu des pouvoirs conférés par l'armateur, mais dont l'accomplissement regardait le capitaine en sa qualité, et pour les obligations que le capitaine a contractées en sa dite qualité, mais sans pouvoir spécial de l'armateur, ce dernier *n'est obligé que sur le navire et le fret...* » Article 8 : « Pour les dommages qui sont survenus par suite d'une faute ou d'une négligence dans le service du capitaine ou de quelque personne de l'équipage, l'armateur *répond sur le navire et le fret...* »

54. Le système allemand a été également suivi par le projet de droit maritime *hongrois*, rédigé par M. François de Nagy, secrétaire d'Etat au Ministère du Commerce.

Dans ce projet, l'idée de *patrimoine d'affectation* est poussée plus loin encore que dans le Code allemand, car, au lieu de commencer, comme celui-ci, par poser le principe de la responsabilité personnelle illimitée de l'armateur, sauf à la réduire dans certains cas déterminés, il fait une règle de la responsabilité réelle (c'est-à-dire de la responsabilité limitée) dans son article 24, stipulant que « la responsabilité de l'armateur s'étend *ordinairement* seulement jusqu'à concurrence de la fortune de mer », dont la composition est spécifiée dans l'article 25 ; puis, par l'article 26, il indique les cas où, contrairement au principe général de l'article 24, « l'arma-

teur est responsable à concurrence de toute sa fortune » (1).

§ 4. — *Système britannique*

55. S'il est exact, ainsi que nous l'avons admis comme très vraisemblable (n° 39), que le contrat de commande est la source du principe de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, on peut s'expliquer pourquoi la législation britannique a longtemps été, et continue encore à être en partie, hostile à l'admission de ce principe. Sous l'influence romaniste, qui a été très forte en Grande-Bretagne, ce pays a toujours considéré que l'armateur, mandant de son capitaine, ne devait pas pouvoir limiter sa responsabilité à l'égard des contrats passés pour son compte par ce dernier, son mandataire. Cette conception du droit anglais en matière contractuelle n'a jamais été modifiée, et, aujourd'hui encore, le propriétaire du navire ne bénéficie, en Grande-Bretagne, d'aucune limitation à l'égard des actes licites du capitaine. Le système de limitation qui sera étudié plus bas, ne visera donc que les faits illicites des gens de mer.

54 (1) Voy. le projet de M. de Nagy et les explications données sur ce projet par M. Thomas de Biro dans son rapport à la Conférence de Paris de 1900, dans *Bull. n° 9 du Com. Mar. Int.*, p. 103 et s.

En ce qui concerne cette dernière source d'obligations, le *common law* a également considéré pendant fort longtemps que les délits et quasi-délits des préposés maritimes obligeaient sans aucune restriction le propriétaire de navire, de même que le transporteur du droit terrestre était indéfiniment responsable du fait de ses préposés (*supra*, n° 22). Il y avait là, pour les propriétaires de navires, une responsabilité très lourde, car il n'y a presque pas d'accident de mer qui ne puisse être attribué à un fait quelconque du capitaine ou de l'équipage (1). Aussi, depuis le milieu du XVIII^e siècle, voyons-nous les principes plier, petit à petit, sous les nécessités de la pratique, et, à partir de cette époque, l'idée de la limitation de la responsabilité des armateurs en matière délictuelle ou quasi-délictuelle, commence, d'abord assez timidement, puis avec plus de hardiesse, à s'introduire dans la législation anglaise. Depuis, cette matière a été réglée par une série de lois dont les unes ont étendu le champ d'application des précédentes, et dont les autres ont modifié le système de limitation qui était en vigueur avant leur promulgation. Mais il convient d'indiquer dès à présent que tous ces changements n'ont jamais eu trait qu'à la façon

55 (1) Il n'est pas impossible que la jurisprudence ait, en fait, tempéré la rigueur de ce principe de la responsabilité illimitée, par exemple, en ne l'appliquant qu'aux fautes bien caractérisées du capitaine. — Voy. DE COURCY, III, p. 254.

d'appliquer un principe qui est resté immuable à travers les siècles, — savoir le principe que, même si, pour des raisons particulières, le propriétaire du navire ne doit pas répondre sans restriction des fautes de ses préposés de mer, du moins, dans la limite où sa responsabilité est engagée, elle doit l'être sur tous ses biens indistinctement, et quel que soit le sort du navire à l'occasion duquel elle a été encourue (2).

56. C'est en 1734 que l'idée de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires apparaît pour la première fois dans le droit anglais. L'année précédente, un capitaine ayant détourné la cargaison embarquée sur le navire qu'il commandait, le propriétaire de ce navire fut condamné à payer aux propriétaires des marchandises détournées la valeur intégrale de ces dernières. Cette décision provoqua une vive émotion dans le monde des armateurs, et, à la suite d'une pétition qu'ils présentèrent à la Chambre des Communes, l'Act 7 Geo. 2, c. 15 décida qu'en cas de détournement (*embezzlement*) total ou partiel des marchandises embarquées *par le capitaine ou par l'équipage*, sans participation de l'armateur, celui-ci ne serait responsable qu'à concurrence de la valeur du navire et du fret. — En 1786, à la suite d'un jugement de lord Mansfield qui rendait un armateur indéfiniment responsable d'un vol d'es-

(2) Cpr. les déclarations de M. DOUGLAS Owen à la Conférence de Londres de 1899, *Bull. n° 6 du Com. Mar. Int.*, p. 100.

pèces avec violence, commis à bord de son navire, bien que la participation d'un de ses matelots fût prouvée, une loi de George III (26 Geo. 3, c. 86) vint, devant la nouvelle alarme jetée parmi les armateurs, étendre le bénéfice de la loi de 1734 à tous les vols d'objets se trouvant à bord, *quels qu'en fussent les auteurs* (1).

Jusqu'à ce moment-là, la limitation n'existait donc que dans un cas déterminé et *seulement à l'égard des chargeurs*. Ce fut le point de départ d'une idée qui, développée avec le temps, aboutira, dans les *Acts* de 1854, article 503, et de 1894, article 502, à l'irresponsabilité complète déjà étudiée plus haut (n° 22). Mais pour les autres dommages, et notamment pour ceux résultant d'un abordage, la responsabilité de l'armateur restait entière, tant à l'égard de ses propres chargeurs, qu'à l'égard du navire abordé et de sa cargaison. Ce n'est qu'un *Act* de 1813 (53 Geo. 3, c. 159) qui le fit bénéficier, dans ces cas, des dispositions de faveur édictées par les deux lois précédentes.

Dans les hypothèses qu'elles prévoyaient, les lois de 1734, 1786 et 1813 restreignaient la responsabilité de l'armateur à la *valeur* du navire et du fret, valeur à évaluer par le juge. Mais aucune de ces lois n'indiquait à quel moment devait se placer le juge pour

56 (1) Voy DESJARDINS, II, n° 308.

procéder à cette évaluation : avant ou après l'accident ? La jurisprudence ne tarda pas à se prononcer dans le premier sens, et à rendre les droits des créanciers indépendants du sort du navire après leur naissance (2). Dans une affaire *Brown c. Wilkinson*, citée par M. Frédéric Sohr (*op. cit.*, p. 28), le juge Parke décidait, en 1846, que la valeur du navire devait être fixée « au moment où la perte commence... et qu'il n'y a pas lieu de réduire à raison du naufrage du navire..., car ce serait là exonérer totalement les défendeurs, ce que la loi n'a eu en vue en aucune façon. » Rien ne serait donc plus faux que de croire que les trois lois en question avaient consacré un système analogue à celui qu'en France, suivait, à cette époque, l'Ordonnance de la Marine de 1681, reproduite plus tard, sur ce point, par le Code de commerce. Car, outre que d'après ces deux monuments législatifs, l'armateur doit abandonner en nature le navire et le fret, alors que dans le système anglais primitif il devait en payer, sur tous biens, la *valeur*, cette valeur était fixée, d'après la législation anglaise, telle que l'entendait la jurisprudence, *avant* l'événement (par exemple, l'armateur était responsable à concurrence d'un million, en plus du fret, si telle était la valeur de son navire

(2) Voy. VERNEAUX, *L'unification du droit dans la matière de la responsabilité des propriétaires de navires*, Clunet, 1900, p. 234.

avant le sinistre), tandis que, dans le système français, l'armateur dont le navire est au fond de la mer, peut, néanmoins, se libérer en abandonnant cette épave engloutie (3).

Le système que nous venons de voir fut reproduit par le M. S. A. de 1854, article 504. Mais cette loi élargissait le domaine d'application du principe de la limitation, qui ne concernait jusque-là que les dommages matériels, en l'étendant aux cas de perte de vie et de lésions corporelles. Seulement, dans cette dernière hypothèse, c'est-à-dire pour les dommages atteignant la personne, tout en continuant à limiter la responsabilité de l'armateur à la valeur du navire avant l'accident et au fret, elle décidait (et c'est alors que, pour la première fois, on a établi un rapport direct entre l'étendue de la responsabilité de l'armateur et le tonnage de son bâtiment) que la valeur du navire ne pourrait jamais être fixée à moins de £ 15 (375 frs) par tonne. Ce n'était donc qu'un minimum (4), et l'on a tort de croire parfois (5) que l'armateur n'était tenu, en livres sterling, qu'à concurrence de quinze fois le tonnage de son navire. Si celui-ci valait plus de £ 15 par tonne, l'étendue de la responsabilité de l'armateur était égale à la valeur

(3) Cpr. DE COURCY, III, p. 259.

(4) TEMPERLEY, p. 292.

(5) DESJARDINS, II, n° 309 ; de VALROGER, I, n° 277 ; GAUTIER, thèse, p. 23.

réelle du navire (et du fret), mais s'il valait moins, il n'en était pas moins responsable dans la limite de £ 15 par tonne (et du fret). -- Les raisons qui ont déterminé le législateur de 1854 à consacrer ce minimum de £ 15 par tonne, semblent avoir été, d'abord cette constatation que telle était normalement la valeur d'un navire à passagers, et puis cette considération qu'il était contraire à l'intérêt général de donner aux armateurs des motifs d'employer des navires à passagers d'une valeur inférieure, en leur permettant de limiter leur responsabilité à une somme n'atteignant pas quinze fois le tonnage de leur bâtiment. Voici, en effet, ce qu'on lit à cet égard dans le rapport d'un *Select Committee* de 1860, cité par M. Douglas Owen à la Conférence de Paris de 1911 : « Il est généralement admis que l'évaluation pour perte de vie, par le M. S. A. (de 1854), au minimum de £ 15 par tonne, a été fixée afin d'éviter l'emploi de navires inférieurs, et on a considéré que les navires valant £ 15 par tonne pouvaient pourvoir au confort et à la sécurité des passagers » (6).

(6) *Bull.*, n° 30 du *Com. Mar. Int.*, p. 156. — Dans un mémoire présenté à la Conférence d'Anvers de 1898 (*Bull.*, n° 3, p. XXXIII), et qui n'a pas pu faire fortune, M. GERMAN SPÉE proposait l'adoption, comme loi maritime universelle, d'un système analogue, dans sa base, au système anglais primitif : responsabilité personnelle limitée à la valeur du navire, mais indépendante du sort de celui-ci (donc, valeur fixée avant l'accident). Toutefois, il écartait la majoration éventuelle admise par le M. S. A. de 1854 pour les accidents corporels, et, d'un autre côté,

57. Telle était, en Angleterre, l'état de la législation au milieu du siècle dernier, quand le M. S. A. de 1854 fut modifié sur ce point par l'*Amendment Act* de 1862, art. 54. Le nouveau système de limitation consacré par cette loi n'était pas complètement étranger au système antérieur. Il s'en inspirait au contraire, car on y retrouvait cette idée fondamentale que la responsabilité de l'armateur doit correspondre à la valeur de son navire à l'état sain (mais sans tenir désormais compte du fret). Seulement, au lieu de laisser l'évaluation de cette valeur à l'arbitraire du juge, l'*Act* de 1862 la détermine lui-même à forfait, en la fixant à £ 8 (200 francs) par tonneau de jauge. Il ne faut pas penser, avec M. de Courcy (III, p. 261), qu'on a pris ce chiffre au hasard et qu'« on a dit 200 francs, comme on aurait pu

il étendait le bénéfice de la limitation aux contrats du capitaine. — Voici l'article unique de son projet: « La responsabilité du propriétaire du navire à raison des faits et engagements du capitaine et des faits de l'équipage est personnelle. Elle est, pour chaque voyage, limitée à la valeur qu'avait, au commencement du voyage, le navire dégagé de tous privilèges, dettes ou charges quelconques. Le commencement du voyage s'entend du port où le navire a chargé les premières marchandises se trouvant encore à bord au moment où l'obligation est née. » — Cette dépendance de la responsabilité de l'armateur de la valeur du navire a été critiquée par M. CARVER (*Bull.*, n° 3, p. 89), qui ne voit pas pourquoi, de deux navires de tonnage égal, dont l'un est bâti mal et à bon marché, mal conservé, mal équipé, et l'autre, bien construit, bien conservé, bien équipé, le premier ferait encourir à son propriétaire une responsabilité moindre que le second, alors que, cependant, il peut transporter autant de marchandises que le navire cher.

dire 100 francs ou 300 francs, sans aucun égard à la vérité des choses. » On a dit £ 8, parce que tel a été le quotient qu'on a obtenu en divisant l'ensemble de la valeur de la flotte britannique par l'ensemble de son tonnage. Ce chiffre représentait donc la valeur moyenne du tonnage britannique de cette époque (1). — Reste, bien entendu, à savoir si une telle base de calcul était équitable (*infra*, n° 69).

D'ailleurs, ce chiffre de £ 8 par tonne ne concernait que les dommages matériels. Pour les dommages à la personne, l'Act de 1862 établissait, dans un but d'humanité, et aussi pour maintenir le chiffre de £ 15 de l'Act de 1854, une responsabilité supplémentaire de £ 7 par tonne, avec cette différence pourtant que, dans la loi de 1862, ce chiffre de £ 15 constituait — comme, d'ailleurs, le chiffre de £ 8 pour les dommages matériels — un forfait qui ne pouvait être dépassé dans aucun cas, tandis que, dans la loi de 1854, il ne constituait qu'une évaluation minima, pouvant être dépassée si la valeur réelle du navire était, en fait, plus grande.

Le système de l'Act de 1862 a été reproduit par le M. S. A. de 1894 (57 et 58 Vict., c. 60), dont

57. (1) Voy. DOUGLAS OWEN, *De la responsabilité en cas d'abordage maritime, d'après la législation anglaise*, Clunet, 1897, p. 691. On trouvera également cette très intéressante étude, qui est une version remaniée de celle qui a été lue à la Conférence de Bruxelles de 1897, dans le *Bull. n° 1 du Com. Mar. Int.*, p. 75.

l'art. 503 décide que « ... les propriétaires du navire
« ne seront pas responsables au delà des propor-
« tions suivantes, savoir : a) pour une mort ou une
« blessure corporelle, soit isolée, soit accompagnée
« d'une perte ou d'une avarie causée à des bâtiments,
« colis ou marchandises ou autres choses, — une
« somme totale de £ 15 au maximum par tonneau
« de jauge de leur navire ; b) pour la perte ou l'avarie
« de bâtiments, colis, marchandises ou autres cho-
« ses, soit ou non qu'il y ait eu en outre mort ou
« blessure corporelle, — une somme totale de £ 8 au
« maximum par tonneau de jauge de leur navire » (2).

— Le tonnage sur lequel on mesure la responsabilité de l'armateur, est le tonnage brut du navire avec déduction des emplacements pour l'équipage (3), que M. Owen évalue approximativement à 5 o/o du tonnage total.

Mais il faut éviter une erreur qui est communément commise, paraît-il, même en Angleterre. —

(2) *Merchant Shipping Act de 1894*, traduit et annoté par M. Henri FROMAGEOT, 1896.

(3) C'est l'interprétation donnée, à la Conférence de Paris de 1911 (*Bull.*, n° 30, p. 187), par M. DOUGLAS OWEN, à l'art. 503, n° 2, a., et qui était exacte, sans contredit, avant 1906. Mais, depuis la nouvelle rédaction, sur ce point, de l'art. 503 par le M. S. A. de 1906, art. 69 (6 Edw. 7, c. 48), il y a controverse, et M. Paul de ROUSIERS (*Bull.*, n° 30, p. 184) l'interprète dans le sens de la jauge nette avec addition des espaces pour les machines. — Pour l'époque antérieure à 1896, voy. Haute Cour de justice, 13 avril 1892 et juillet 1893, *R. I. D. M.*, VII, 576 et IX, 252.

L'armateur est responsable, avons-nous dit, à raison de £ 8 par tonne pour les dommages matériels, et, pour les lésions corporels, à raison de cette somme, plus une somme supplémentaire de £ 7 par tonne, soit, au total, à concurrence de £ 15. Il ne faut pas croire que ces £ 15 doivent être divisées de la façon suivante : £ 7 pour les réclamateurs du chef des dommages corporels, et £ 8 pour les réclamateurs du chef des dommages matériels. Ce serait une erreur. Les créances pour dommages à la personne ont droit à £ 7 par tonne, mais si cette somme ne suffit pas à les désintéresser complètement, elles ont le droit de concourir sur les £ 8 restantes avec les créances pour dommages matériels (4). On peut donc dire qu'approximativement, en cas de concours de ces deux sortes de créanciers, ceux du chef de dommages à la personne ont droit à £ 11 par tonne (£ 7 en vertu de la responsabilité supplémentaire de l'armateur, plus £ 4 en vertu de leur concours avec les autres créanciers), et ceux du chef de dommages aux choses,

(4) STEVENS, *Eléments de droit commercial anglais*, 1903, traduction ESCARTI, 1909, p. 400. — Voy. l'exemple donné par M. J. BOCQUET, thèse, p. 113: Un navire de 1.000 tonnes cause des dommages personnels de £ 10.000 et des dommages matériels de £ 13.000. Le navire n'étant tenu que jusqu'à concurrence de £ 15.000, les réclamations pour dommages personnels touchent d'abord £ 7.000; les £ 8.000 qui restent sont réparties au prorata entre le surplus des réclamations pour dommages personnels, et les réclamations pour dommages matériels, soit, pour les premières, £ 1.500 (c'est-à-dire, au total, £ 8.500) et, pour les secondes, £ 6.500.

à £ 4 par tonne (5). — Il faut, d'ailleurs, faire observer que le premier de ces deux groupes de créanciers ne peut concourir avec le second sur les £ 8 par tonne, que s'il a préalablement épuisé les £ 7 par tonne. Il ne peut donc participer à la distribution du gage commun de £ 8 que subsidiairement. Cette restriction, qui ne nuit pas à ses intérêts, est une sérieuse garantie pour les intérêts de l'autre groupe (6).

58. On voit, par les développements qui précèdent, que depuis qu'elle a commencé à admettre l'idée de la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, la législation britannique a successivement suivi deux systèmes, se rapprochant, il est vrai, mais sans se confondre : de 1734 à 1862, limitation de la responsabilité à la valeur du navire

(5) Voy. DOUGLAS OWEN, *Bull. n° 3 du Com. Mar. Int.*, p. 157.

(6) Cette façon de régler les rapports des deux sortes de créanciers, peut être une cause de retard pour le règlement des dommages relatifs à la cargaison, règlement qui est, assez fréquemment, rapide et même amiable, grâce à l'évaluation, relativement facile, qu'on peut faire de ces dommages au moyen de l'assurance qui couvre la cargaison. Les sinistres concernant la personne donnent, au contraire, lieu, dans la très grande majorité des cas, à un débat judiciaire. Cela peut donc retarder le règlement des dommages matériels, à cause du recours éventuel des créances pour lésions corporelles sur le gage commun de £ 8. Il paraît, cependant, que ces inconvénients ne se font pas sentir d'une manière importante en Grande-Bretagne. — Voy. Paul de VALROGER, *Rapport sur la responsabilité des propriétaires de navires en cas de dommages corporels*, *Bull. n° 30 du Com. Mar. Int.*, p. 59.

avant l'accident et au fret ; à partir de 1862, fixation forfaitaire de cette responsabilité. — Il faut, pourtant, remarquer — ainsi que cela a été dit plus haut (n° 55), mais qu'il est bon de répéter — que, dans leur base, ces deux systèmes s'inspirent, tous les deux, d'un même principe qui n'a jamais varié. Dans l'un comme dans l'autre, la responsabilité de l'armateur est *personnelle* et non réelle. Dans la limite déterminée par la loi, l'armateur est tenu à raison des dettes occasionnées par le navire, comme il l'est à raison de ses autres dettes : sur la totalité de son patrimoine, et non seulement sur une partie de ses biens. La législation anglaise ne connaît pas la distinction entre la *fortune de terre* et la *fortune de mer*. Elle ne permet pas à l'armateur, comme en France, de conserver la première par l'abandon de la seconde ; elle ne déclare pas, comme en Allemagne, que la fortune de mer est de plein droit seule obligée à l'égard des dettes maritimes. L'obligation de l'armateur ne porte pas sur certains biens en nature, dont la réalisation le libère de toute responsabilité ; il est débiteur d'une somme d'argent fixée à forfait, et dont le payement est garanti par tous les éléments sans distinction de son patrimoine. D'autre part, la détermination de cette somme est indépendante du sort du navire, et son montant est toujours le même, que le navire soit sain ou qu'il ait péri.

59. Un autre point qui doit attirer l'attention, c'est que, dans la législation britannique, la responsabilité de l'armateur, telle qu'elle est fixée par la loi, n'est pas encourue une fois pour toutes les dettes délictuelles ou quasi-délictuelles d'un même voyage. Elle se renouvelle à propos de chaque accident, de sorte que si, au cours d'une même expédition, le navire cause deux accidents distincts, par exemple deux abordages, l'armateur sera responsable jusqu'à concurrence de deux fois le forfait légal ($\pounds 2 \times 8 = 16$ ou $\pounds 2 \times 15 = 30$ par tonneau de jauge), — une fois, à l'égard des dommages du premier abordage, et une deuxième, à l'égard de ceux du second abordage (1). En effet, l'art. 503 § 3 du M. S. A. de 1894, stipule que « le propriétaire de tout navire ou de part de navire de mer sera responsable de toute mort, blessure corporelle, perte ou avarie de bâtiments, colis, marchandises ou choses comme il est dit ci-dessus, *arrivant dans des circonstances distinctes (arising on distinct occasions)*, dans la même proportion que s'il n'était arrivé aucune perte, blessure ou dommage. »

Pour déterminer si on se trouve ou non en face d'un deuxième accident, dans le sens de l'art. 503, engageant de nouveau la responsabilité de l'armateur, il faut, d'après la jurisprudence anglaise, se

59. (1) STEVENS, *op. cit.*, p. 400; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 267, p. 199; DANJON, II, n° 569; RIPERT, I, n° 1143.

baser non sur le laps de temps qui a pu s'écouler entre les deux sinistres, mais sur le point de savoir si, oui ou non, ils sont dûs tous les deux au même act de mauvaise navigation (*if they take place as the result of one act of improper navigation*). Ainsi, si un navire cause deux abordages l'un après l'autre, et qu'il est prouvé qu'ils résultent tous les deux d'une seule et même faute du capitaine, la responsabilité de l'armateur n'est encourue qu'une seule fois. Mais s'il est établi qu'après le premier abordage, le capitaine pouvait prévenir le second, que, par conséquent, ce dernier est dû à une nouvelle faute du capitaine, on considère que les deux accidents sont arrivés « dans des circonstances distinctes », et, en conséquence, l'armateur devra payer deux fois le forfait légal (2).

§ 5. — *Examen comparatif et critique
des différents systèmes de limitation*

60. Par l'exposé des quatre systèmes de limitation que nous venons de faire, on a déjà vu que des différences assez nombreuses les séparent. Il n'est

(2) Voy. les affaires *The Creadon* (1886) et *The Schwan* (1892), citées par TEMPERLEY, p. 297, note o. — Cpr. Rouen, 6 juillet 1892, J. M. 1893, 2, 30, décidant que, dans l'espèce, le forfait de la loi anglaise devait être payé une seule fois, bien que le navire eût causé deux abordages successifs, parce qu'ils étaient considérés comme la conséquence l'un de l'autre.

pas inutile de dresser le tableau de ces différences, et d'opposer les uns aux autres ces quatre systèmes, en même temps que nous en ferons l'appréciation critique.

Si l'on s'en tient aux différences fondamentales, on peut se contenter d'opposer le système anglais, dans lequel les droits des créanciers, limités à une somme forfaitaire, sont indépendants des événements fortuits du voyage, aux systèmes de la France, de l'Allemagne et des Etats-Unis, lesquels, fondés sur l'idée de la fortune de mer, font tous dépendre le sort des créanciers de celui de l'expédition. Mais les systèmes du groupe américano-continentale, bien que dérivant tous d'une même conception initiale, n'en diffèrent pas moins, sur bien des points, dans l'application de cette conception. D'autre part, si, pris dans leur ensemble, ils s'opposent au système anglais, pris séparément, ils ont avec ce dernier certains points de contact. — C'est par l'exposé comparatif et critique de ces différences et de ces analogies que nous clôturerons ce chapitre.

61. Prenons d'abord les législations américano-continentales. Elles connaissent toutes la distinction entre la fortune de mer et la fortune de terre, mais elles font cette distinction de trois façons différentes.

En France et en Allemagne, la fortune de mer est constituée *en nature*. Les créanciers, soit parce que la loi elle-même le veut (Allemagne), soit parce que

l'armateur a déclaré vouloir sauver ses autres biens (France), ne peuvent saisir que le navire en cause et son fret. Mais s'il y a là un droit pour l'armateur qui veut bénéficier de la limitation légale, cela constitue également pour lui une obligation. Dans ces deux pays et dans ceux qui les ont suivis, l'armateur ne peut pas soustraire à ses créanciers le navire et le fret, pour leur en payer la valeur en argent. S'il veut conserver son navire, il doit désintéresser les créanciers maritimes intégralement. — Aux Etats-Unis, au contraire, l'armateur a bien la faculté d'abandonner en nature la fortune de mer, — faculté dont il use, en fait, une fois sur dix, d'après les déclarations de M. Burlingham à la Commission de la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1910 (Procès-verbaux, 1910, p. 227), — mais, en principe, la fortune de mer est constituée *en valeur*. L'armateur qui ne veut pas perdre ses droits sur le bâtiment, n'est pas obligé de payer les dettes de mer dans leur totalité; il est quitte par le paiement de la valeur du navire et du fret à la fin du voyage.

Cette substitution, aux éléments de la fortune de mer, de leur valeur en argent, constitue, à nos yeux, un grand avantage. Pourquoi priver l'armateur de son bâtiment et l'obliger d'en acheter un autre? Est-ce que les créanciers y trouvent quelque intérêt? Aucun; ils ne doivent pas conserver le navire en nature, mais le mettre aux enchères et s'en partager

le prix (*infra*, n° 245). Si, après estimation contradictoire, l'armateur leur offre ce même prix, où est la perte pour eux ? D'ailleurs, dans la pratique, on arrive assez souvent à ce résultat, même dans les pays où la fortune de mer est constituée en nature. Il n'est pas très rare que les créanciers, estimant que la somme que leur offre l'armateur, n'est pas vraisemblablement inférieure à celle qu'ils obtiendraient par la réalisation de la fortune de mer, consentent à ce règlement en espèces. Généralement, cela se fait à la suite d'une caution donnée par l'armateur après l'accident. Seulement, dans ces pays, l'acceptation du règlement en espèces dépend du bon vouloir des créanciers ; aux Etats-Unis, au contraire, l'armateur peut le leur imposer.

Cette substitution, à la fortune de mer, de sa valeur en argent, que les Etats-Unis consacrent de plein droit et que nous voudrions voir adopter par les autres pays comme le second terme d'une option, a été vivement critiquée par M. Danjon (II, n° 596, p. 360). « Oserait-on demander au législateur, dit-il, de décider, en droit terrestre, que les actionnaires, tout en déclinant l'obligation de payer de leur poche les dettes sociales, auront la faculté de soustraire les biens sociaux aux poursuites des créanciers de la société, en abandonnant seulement à ceux-ci la valeur estimative du fonds social ? » Certes non ; mais uniquement parce qu'il n'y a aucun rapport entre les deux

situations. Il est vrai que les créanciers sociaux ne gagnent rien en réalisant les biens de la société, plutôt qu'en en touchant directement la valeur. Mais les raisons pour lesquelles nous approuvons la faculté de substitution en droit maritime, font ici complètement défaut. Il est, en effet, de l'intérêt général que l'armateur conserve son bâtiment. En quoi, au contraire, l'intérêt public est-il intéressé à ce que les créanciers d'une société ne saisissent pas les biens sociaux, afin que ceux-ci soient partagés entre les actionnaires ? A moins qu'on ne veuille dire que les biens sociaux continueront à appartenir à la société, personne morale. Mais alors nous ne comprenons plus. De deux choses l'une, en effet : ou bien la société a assez d'argent pour payer ses créanciers, ou bien elle n'en a pas. Dans le premier cas, pas de difficulté possible. Dans le second, à quoi lui servirait la faculté de substituer à ses biens leur valeur pécuniaire, et comment pourrait-elle user de cette faculté, puisque, par hypothèse, les deniers lui manquent. Car il ne faut pas oublier qu'entre l'armateur et une société du droit terrestre, il y a cette différence fondamentale que le premier bénéficie d'une limitation, tandis que la seconde n'en bénéficie d'aucune. Or, grâce à cette limitation, les dettes maritimes ne peuvent, en principe, atteindre (nous ne parlons pas ici du système anglais) que la valeur du navire et du fret, et l'armateur peut avoir,

dans le reste de ses biens, de quoi payer cette valeur. Mais les dettes d'une société du droit terrestre peuvent égaler et même dépasser le montant de tout son patrimoine. Comment donc pourrait-elle, pratiquement, le conserver en en payant la valeur en argent, puisqu'elle ne peut pas avoir un second patrimoine, indépendant du premier et qui, normalement, n'entrerait pas dans le gage général des créanciers sociaux ?

Il convient donc d'abandonner ces rapprochements avec le droit terrestre, et d'examiner la faculté de substitution que nous préconisons en elle-même. Or, elle nous paraît présenter une supériorité marquée sur les systèmes de la France et de l'Allemagne qui ne conçoivent la fortune de mer qu'en nature. — Quant aux difficultés qu'elle présenterait relativement à l'évaluation de la fortune de mer, pour laquelle on doit se placer à la fin du voyage générateur des obligations de l'armateur, mais qu'en fait on n'a peut-être pu faire que bien postérieurement, alors que le navire a peut-être subi des détériorations dans des expéditions nouvelles, ces difficultés d'expertise sont réelles ; mais n'existent-elles pas également dans les systèmes de la fortune de mer en nature ? Ne faut-il pas, là aussi, procéder à des évaluations analogues, si l'on décide que la fortune de mer doit être, en principe, considérée à la fin du voyage qui a occasionné les dettes maritimes,

mais qu'elle n'a été, en fait, abandonnée ou saisie que plus tard, — ce qui oblige alors l'armateur, ainsi que le déclare expressément le Code de commerce allemand (art. 774 du Code de 1897), et que cela est enseigné par plusieurs auteurs en France (*infra*, n° 190), de reconstituer la valeur de la fortune de mer à la fin de l'expédition ? Et si, d'autre part, on décide que les créanciers n'ont droit à la fortune de mer qu'à l'état où elle se trouve au moment de l'abandon ou de la saisie, ne peut-on pas décider, également, si l'on reconnaît l'utilité de la faculté de substitution que nous préconisons, que c'est à ce même moment qu'il faudra se placer pour en faire l'évaluation, — ce qui supprimerait les difficultés existant de ce chef ?

Par ailleurs, le système des Etats-Unis se rapproche de celui de la France en ce qu'en dehors de la faculté d'abandon en nature qu'il admet également, il établit, comme lui, la responsabilité *personnelle* de l'armateur ; en quoi il diffère du système allemand, où la responsabilité de l'armateur est réelle. D'autre part, il se rapproche de ce dernier en ce que la limitation qu'il consacre existe de *plein droit* : « La responsabilité du propriétaire d'un navire, dit l'art. 4283 des statuts révisés, n'excédera en aucun cas l'intérêt du propriétaire dans le navire et le fret... », « ... n'excédera pas, dit la loi du 26 juin 1884, art. 18, la valeur dudit navire et du fret... » ; en quoi il dif-

fière du système français, où l'armateur est, en principe, indéfiniment tenu, sauf, pour lui, à déclarer qu'il veut bénéficier de la limitation légale.

62. Le groupe américano-continental, avons nous dit, conçoit la limitation de la responsabilité de l'armateur et la distinction entre la fortune de mer et la fortune de terre, sur laquelle il l'asseoit, de trois façons différentes. Nous venons d'examiner celle des Etats-Unis. Celles de la France et de l'Allemagne se différencient à un point de vue dont les conséquences pratiques seraient considérables, si on n'avait, heureusement, le moyen de les atténuer.

En Allemagne, la responsabilité de l'armateur est *de plein droit* limitée au navire et au fret ; c'est une responsabilité *réelle*. Pour conserver intacte sa fortune de terre, l'armateur n'a besoin de faire aucune déclaration de volonté ; les créanciers ne peuvent saisir que la fortune de mer, mais, d'autre part, celle-ci leur est affectée *par priorité*. — En France, au contraire, la responsabilité de l'armateur est personnelle. S'il ne déclare pas faire abandon du navire et du fret, ses créanciers maritimes peuvent poursuivre la totalité de ses biens. D'un autre côté, les créanciers ne bénéficient d'aucun privilège sur la fortune de mer abandonnée, et subissent, sur elle, le concours des créanciers terrestres de l'armateur ; ils sont notamment primés par ceux d'entre eux qui ont sur elle un droit réel (*infra*, n° 250).

Cette différence entre les deux systèmes met celui de la France dans une situation d'infériorité par rapport à celui de l'Allemagne, dont les avantages, à cet égard, ont été présentés aux conférences d'Anvers (1898) et de Londres (1899), dans le rapport de l'Association allemande pour le droit maritime international (1). Notamment, puisque le droit d'abandon constitue une *faculté*, il y a lieu de se demander, en France, si certains actes de l'armateur n'en entraînent la déchéance, pouvant être interprétés comme une renonciation tacite à ce droit (n° 232 et s.) Il y a lieu encore de se demander jusqu'à quel moment l'abandon est possible (n° 231) et comment il faut en régler l'exercice en cas de copropriété du navire (n°s 128 et s.), ou lorsque les qualités de propriétaire et d'armateur ne sont pas réunies sur la même tête (n°s 123 et s.). Autant de questions qui ne se posent pas en Allemagne. En effet, puisque, dans ce pays, la limitation existe de plein droit et que la responsabilité de l'armateur est réelle, celui-ci ne doit rien payer au delà de la fortune de mer que s'il en manifeste expressément le désir. Pour les mêmes raisons, ses biens de terre ne peuvent être atteints par les poursuites des créanciers de mer, quel que

62 (1) Bull. n° 4, p. 58 et n° 6, p. 24 du *Com. Mar. Int.* — Voy. également, VERNEAUX, *L'unification du droit dans la matière de la responsabilité des propriétaires de navires*, Clunet, 1900, p. 248, et *La fortune de mer*, Bull. de législ. de Toulouse, 1906, p. 272.

soit le laps de temps écoulé depuis la naissance de leurs droits, et l'existence de plusieurs copropriétaires, ou le partage des qualités d'armateur et de propriétaire entre deux personnes différentes, ne peuvent en rien influencer sur les dettes de la fortune de mer, puisque c'est elle, considérée « comme un tout » (*als Ganzes*) (2), et non les individus, qui en répond.

Ces avantages du système allemand seraient de nature à faire souhaiter son adoption en France. Il faut pourtant reconnaître qu'un tel système se concilierait aussi mal avec l'esprit du droit français, qu'il cadre bien avec celui du droit allemand. Il est, en effet, de principe, en Allemagne, que le préposant ne réponde pas des fautes de ses préposés (n° 49), et lorsque, contrairement à ce principe, la loi maritime établit la responsabilité de l'armateur pour des raisons d'intérêt général, il est naturel que, du moins, elle la cantonne de plein droit sur les biens à l'occasion desquels elle a été encourue (3). D'autant plus, qu'une telle conception de la responsabilité de l'armateur s'harmonise parfaitement avec une théorie très en vogue en Allemagne, la *théorie des patrimoines d'affectation*, en vertu de laquelle quand certains biens sont affectés à un but déter-

(2) LEWIS cité par de VALROGER, I, n° 277.

(3) Bien entendu, ce raisonnement ne saurait s'appliquer à la limitation de la responsabilité à raison de contrats passés par le capitaine (*suprà*, n° 49).

miné, à une exploitation particulière, ils cessent de former une masse indivisible avec les autres biens de leur propriétaire, reçoivent une condition indépendante, vivent d'une vie séparée et deviennent des *sujets de droits*. Ce sont eux-mêmes, et non leur propriétaire, qui répondent des dettes qu'ils occasionnent et qui forment leur passif propre. Mais, d'autre part, les créances de ce patrimoine d'affectation jouissent, sur lui, d'un droit de priorité par rapport à toutes les autres créances, même doublées d'un droit réel, qui seraient étrangères à l'entreprise ; aussi, voyons-nous le Code allemand affecter la fortune de mer par préférence aux créanciers de mer. — En France, au contraire, tout commettant est tenu personnellement à raison des faits illicites de ses préposés. Substituer à la responsabilité personnelle du propriétaire de navire une responsabilité réelle, ce serait méconnaître un principe fondamental du droit français. Quant à la théorie des patrimoines d'affectation, elle n'a pas eu grand succès en France. On n'a pas réussi à l'appliquer au fonds de commerce, qu'on a vainement essayé de considérer comme un patrimoine séparé affecté au commerce, afin de limiter le gage général des créanciers commerciaux sur les valeurs comprises dans l'établissement, mais en leur donnant, sur elles un droit de priorité. En France, — comme, d'ailleurs, en Allemagne, — le fonds de commerce, à moins qu'il ne soit exploité en société, ne

se distingue pas des autres biens du commerçant, et, sur cet ensemble indivisible, les créanciers, commerciaux ou civils, peuvent poursuivre leurs droits, sans aucun autre droit de préférence que ceux du droit commun (privilege, gage, hypothèque, etc) (4). Il est vraisemblable que cette théorie qui n'a pas été heureuse avec le fonds de commerce, ne le sera pas davantage avec la fortune de mer.

Ces raisons ne nous convainquent pas pourtant. Elles ne prouvent qu'une chose : que le système allemand ne peut pas être introduit en France par voie d'interprétation des dispositions légales actuellement en vigueur, et que, tout en reconnaissant l'excellence de leur but, on ne doit pas suivre les auteurs qui ont essayé de l'introduire dans ce pays de cette façon (*infra*, n° 119). Mais ce que ne peuvent ni la doctrine, ni la jurisprudence, sans faire table rase et de l'esprit et de la lettre des textes, le législateur le peut. Aussi, est-ce uniquement par voie de réforme législative que nous proposons l'adoption, en France, du système allemand. Rien n'empêche le législateur de décider, s'il reconnaît la supériorité de ce système, et alors même qu'il n'admettrait pas, d'une façon générale, la théorie des patrimoines d'affectation, que la fortune de mer sera affectée à l'exploitation maritime, et que les créances nées à cette occasion

(4) Voy. THALLER, n° 88. — Cpr. DANJON, II, n° 582 bis.

ne seront payées que sur elle, mais avec un rang de préférence. Certes, cela serait contraire aux principes généraux ; mais n'est-ce pas le législateur qui les a posés, ces principes ? Pourquoi n'apporterait-il pas une dérogation aux règles générales qu'il a lui-même établies ? Car il ne saurait s'agir ici de principes du droit naturel auxquels un bon législateur ne doit pas toucher, puisque deux pays voisins, de civilisations sensiblement les mêmes, ont, sur la responsabilité du commettant, deux conceptions diamétralement opposées. Avant d'examiner les principes, il faut examiner l'intérêt public ; car le droit, et surtout le droit commercial, est fait pour se modeler sur les nécessités de la pratique, et non pour plaire aux *dilettanti* par une harmonieuse symétrie. D'ailleurs, quand on parle de principes, a-t-on donc oublié, ainsi que le rappelait M. John Glover à la Conférence de Londres de 1899 (*Ball.*, n° 6, p. 93), qu'« une fois qu'on admet la limitation, on nie tout principe » ? Le droit commun du mandat, aussi bien que celui de la préposition, veulent, le premier, dans tous les pays, le second, dans la majorité des pays, que le mandant et le commettant répondent des actes et des faits de leurs mandataires et préposés sans aucune limitation. Pour des raisons d'utilité publique, on a dérogé, au premier, dans presque tous les pays, au second, dans tous les pays, en restreignant la responsabilité de l'armateur, à la fois

mandant et préposant du capitaine. Si ces mêmes raisons demandent, en France, la modification du système de limitation actuellement en vigueur, faut-il hésiter à la faire ?

Cependant, même sans procéder à une réforme législative, il est, d'ores et déjà possible, ainsi que nous essaierons de le montrer dans notre seconde partie, d'éviter la plupart des inconvénients que présente la faculté d'abandon par rapport au système allemand. En réalité, la loi française mérite les critiques, non parce qu'elle résoud mal les questions soulevées par l'abandon (elle ne s'occupe pas du tout de la réglementation de cette faculté), mais parce qu'elle admet un système qui est de nature à soulever ces questions, lesquelles, en Allemagne, ne peuvent même pas se poser. Or, si, dans les solutions à donner, on est dominé par un esprit sain et libéral, si, notamment, on ne voit pas trop facilement des causes de déchéance du droit d'abandon dans certains actes de l'armateur, on peut, dès à présent, arriver à des résultats satisfaisants très proches de ceux du système allemand. — Mais il restera toujours une chose qui ne pourra être obtenue que par la voie législative : c'est le privilège des créanciers maritimes. Ce privilège est commandé par l'équité ; car il est de toute justice d'accorder un rang de priorité aux créanciers à droits limités qui concourent, sur certains biens formant leur unique gage, avec

des créanciers à droits illimités, dans le gage général desquels, en dehors de ces biens, rentre également le reste du patrimoine de l'armateur. Mais les privilèges ne peuvent pas s'établir sans texte. Dans l'état actuel de la législation française, les créanciers maritimes ne peuvent donc pas primer, sur la fortune de mer qui leur est abandonnée, les créanciers terrestres de l'armateur, et spécialement ceux qui ont sur elle un droit réel (*infrà*, n° 250 et s.).

63. Pour nous résumer sur les législations américano-continetales, nous dirons que le système des Etats-Unis présente, sur ceux de la France et de l'Allemagne, l'avantage de permettre la constitution de la fortune de mer en valeur. D'autre part, le système allemand est préférable aux deux autres à la fois en ce qu'il accorde un rang de préférence aux créanciers maritimes, et au système français en ce qu'en limitant de plein droit la responsabilité de l'armateur, il empêche plusieurs difficultés de surgir, et notamment il ne fait pas courir à l'armateur le risque de perdre le bénéfice de la limitation par certains actes qu'on a pu considérer en France comme impliquant une renonciation tacite à cette faculté.

Si l'on s'en tient donc aux législations du Continent et de l'Amérique, et qu'on veuille réunir, en un seul système, les avantages qui les caractérisent, on doit prendre pour base le système allemand de la responsabilité réelle de l'armateur, avec, au profit

des créanciers maritimes, privilège sur le navire et le fret ; puis, empruntant à la législation des États-Unis la notion de la fortune de mer en valeur, on permettra à l'armateur de conserver, s'il le veut, sa fortune de mer, en en faisant l'abandon en valeur.

Un système analogue, combinant les deux notions de la fortune de mer, a été proposé, comme système international, aux Conférences d'Anvers (1898) et de Londres (1899), par les Associations belge et française du droit maritime (*Bull.*, n° 3, p. 1 ; n° 5, p. 26 à 28 ; n° 6, p. 34). Mais ce système différait du nôtre dans sa base, qui était le système français, et non, comme dans celui que nous proposons, le système allemand. L'armateur serait donc personnellement et, en principe, indéfiniment tenu, mais il aurait la faculté de limiter sa responsabilité, et il pourrait alors opter entre l'abandon en nature et l'abandon en valeur de la fortune de mer ; d'autre part, les créanciers maritimes n'obtenaient aucun privilège. Ce système avait tous les inconvénients du système français, et n'était préférable à ce dernier que par la faculté qu'il accordait à l'armateur de substituer aux éléments de la fortune de mer leur valeur en espèces.

Voilà les combinaisons auxquelles on peut arriver avec les seuls matériaux des législations américano-continrentales. Nous verrons plus loin qu'on peut faire mieux encore (n° 89).

64. Si nous passons maintenant au système britannique, nous avons, d'abord à faire ressortir certains caractères communs entre lui et chacun de ceux du groupe américano-continentale. — Le système britannique se rapproche de ceux de la France et des Etats-Unis en ce que la responsabilité qu'il établit est *personnelle* comme dans ces pays : de ceux de l'Allemagne et des Etats-Unis en ce que, comme eux, il limite de *plein droit* la responsabilité de l'armateur et n'oblige celui-ci à aucune déclaration pour le faire bénéficier de la limitation. On peut, à la rigueur, trouver encore un certain point de contact entre le système de la Grande-Bretagne et celui des Etats-Unis en ce que, comme ce dernier, le système britannique détermine (du moins dans la pensée de ses auteurs) la responsabilité de l'armateur d'après la *valeur* pécuniaire du navire, sauf qu'il fixe cette valeur d'une façon différente et à un autre moment qu'aux Etats-Unis. Mais toutes ces analogies s'éclipsent devant les différences profondes qui opposent la législation anglaise au groupe des législations du Continent et de l'Amérique.

65. D'abord, la législation de la Grande-Bretagne ne limite la responsabilité de l'armateur que pour les faits illicites des gens de mer. A l'égard des actes licites du capitaine, l'armateur est tenu sans aucune restriction. Au contraire, sur le Continent et en Amérique, la limitation existe, à quelques rares excep-

tions près (*supra*, n° 47, note 4), aussi bien pour les contrats du capitaine que pour ses fautes. Nous avons déjà dit (n° 33) pourquoi, sur ce point, nos préférences vont à la législation britannique.

Mais si nous laissons l'examen des obligations à l'égard desquelles la limitation est admise, pour rechercher, dans les cas où elle est consacrée, la manière dont elle fonctionne en Grande-Bretagne, nous trouvons dans le système britannique quatre traits caractéristiques qui constituent autant de différences avec les systèmes du Continent et de l'Amérique : 1°) La responsabilité de l'armateur, dans la limite où elle existe, est indépendante du sort du navire qui l'a occasionnée ; 2°) Elle existe par accident et non par voyage ; 3°) Elle varie suivant la nature du dommage ; 4°) Elle est fixée à une somme forfaitaire, d'après le tonnage du bâtiment, sans aucun égard à l'écart de valeur entre les différentes catégories de navires.

66. A) En Europe continentale et en Amérique, l'armateur, étant tenu sur la fortune de mer ou à concurrence de la valeur de cette dernière, à l'état où elle se trouve à la fin du voyage ou au moment où elle est abandonnée, voit sa responsabilité dépendre des événements fortuits du voyage. Si le navire périt et qu'aucun fret n'est dû, la responsabilité de l'armateur disparaît, soit de plein droit, soit par l'abandon qu'il ne manquera pas de faire. — En

Grande-Bretagne, au contraire, la somme d'argent qui est mise à la charge de l'armateur est indépendante du sort du navire et des affaires que celui-ci a faites : elle doit être payée, que le navire soit à la surface ou au fond des eaux, qu'un fret lui soit dû ou non. Si l'on pouvait considérer le forfait fixé par la loi anglaise comme représentant la valeur réelle du navire à l'état sain, et que, d'autre part, on ne tenait pas compte du fret, on pourrait dire que le système anglais détermine la responsabilité de l'armateur d'après la valeur du navire *avant* l'accident, et les autres systèmes, d'après sa valeur *après* l'accident.

Cette différence du système anglais d'avec les autres est tout à l'avantage des créanciers de mer. En effet, tandis que, dans les autres pays, leur recours peut devenir plus ou moins illusoire selon le sort de l'expédition, et cela alors même que l'armateur aurait, dans sa fortune de terre, de quoi les désintéresser intégralement, en Grande-Bretagne ils sont, dans tous les cas, sûrs de toucher la somme que leur attribue la loi, n'ayant à craindre, comme tout créancier, que l'insolvabilité de leur débiteur.

Il y a là, pour l'armateur anglais, une charge très lourde. Non seulement il peut avoir à déplorer la perte de son bâtiment, mais il doit encore payer £ 8 ou 15 par tonneau de jauge d'un navire englouti. Toujours en considérant que cette somme représente la valeur du navire à l'état sain, et en

négligeant le fret, on peut dire, en prenant les choses en gros, que la responsabilité de l'armateur en Grande-Bretagne, par rapport à celle des armateurs des autres pays, est augmentée, du chef de cette différence entre leurs systèmes respectifs, de 20 à 25 o/o, puisque l'armateur anglais doit payer la valeur du navire avant l'accident, spécialement avant l'abordage, tandis que les autres pays prennent le navire à l'état où il se trouve après la collision, c'est-à-dire à une époque, où, en faisant la moyenne des avaries et de la perte totale, on peut considérer, avec M. Leslie Scott (Conférence de Liverpool de 1905, *Bull.*, n° 12, p. 138), que le navire a subi une dépréciation normale de 20 à 25 o/o.

Faut-il, au point de vue législatif, faire supporter cette perte par l'armateur plutôt que par ses créanciers ? La législation britannique n'hésite pas à la mettre à la charge de l'armateur, et cela, assurément, est plus équitable. Mais cette solution est-elle bien en harmonie avec la protection qu'on veut accorder à l'industrie des transports par mer ? « Je n'ai découvert, disait M. Elmslie à la Conférence de Londres de 1899 (*Bull.*, n° 6, p. 95), aucun argument qui puisse me démontrer pourquoi la personne lésée verrait dépendre ses droits du voyage que le navire accomplissait au moment de l'accident. » Hé, si, il y a cet argument majeur qu'on veut encourager les armements maritimes et pour cela, on a partout admis

le principe de la limitation de la responsabilité de l'armateur, bien qu'il n'y eût, là non plus, aucun argument de droit ou d'équité en sa faveur. Mais il y avait une raison d'ordre pratique qui imposait son admission, et nous croyons que cette même raison veut également qu'on établisse un rapport entre la responsabilité de l'armateur et le sort du voyage.

D'ailleurs, pour comprendre cette question dans toute son ampleur, il faut tenir compte d'un élément qui intervient presque toujours dans la pratique : l'assurance. Sur le Continent et en Amérique, l'armateur s'assure une seule fois pour la valeur de la fortune de mer, et cette assurance couvre à la fois les dommages éventuels de la fortune de mer, et la responsabilité de l'armateur à l'égard des tiers. Le navire a-t-il péri, ou bien les réclamations des créanciers sont-elles supérieures à la valeur de la fortune de mer ? L'armateur s'empresse d'en faire l'abandon à ses créanciers, ou bien de les laisser la saisir ; puis, il en touche lui-même la valeur de son assureur. Les créances maritimes sont-elles inférieures à la fortune de mer ? Il les paye alors intégralement et se fait remettre par son assureur les sommes qu'il a versées, plus le montant des dommages subis par son navire, pourvu que les deux sommes réunies n'excèdent pas la valeur assurée. Au contraire, l'armateur anglais doit s'assurer deux fois : une fois, contre la perte ou les avaries du

navire, et une autre contre le recours des tiers à concurrence de £ 8 ou 15 par tonne (sans parler du renouvellement de sa responsabilité à propos de chaque accident). Il s'ensuit qu'il doit payer des primes plus élevées que l'armateur américano-continental (1). Ces primes n'atteignent pas, certes, le double de ce qu'elles sont dans les autres pays, puisque, ainsi qu'il a été dit plus haut, l'aggravation de la responsabilité de l'armateur anglais, du chef de la particularité du système britannique que nous examinons, est en moyenne, de 20 à 25 0/0 ; l'augmentation n'atteint même pas, en fait, le quart ou le cinquième de la prime du Continent et de l'Amérique. Mais, si faible qu'elle soit, doit-elle être mise à la charge de l'armateur plutôt qu'à la charge des créanciers maritimes, notamment des chargeurs ?

66 (1) M. SPÉE reconnaissait que le projet qu'il avait présenté à la Conférence d'Anvers (*suprà*, n° 56, note 6), et qui consistait à limiter la responsabilité de l'armateur à la valeur réelle du navire *avant* l'accident, entraînerait une augmentation de la prime d'assurance, car, ainsi qu'il le disait lui-même, pour un navire de 300.000 francs, l'armateur devrait s'assurer 300.000 fr. contre la perte et les avaries, et 300.000 francs contre le recours des tiers, au lieu d'assurer une seule fois cette somme comme aujourd'hui. Mais il ajoutait que non seulement la nouvelle prime n'atteindrait pas le double de la prime actuelle (pas plus que la prime anglaise n'atteint le double de la prime continentale), mais qu'elle serait encore inférieure à la prime anglaise (bien que supérieure à la prime continentale d'aujourd'hui), parce que son système, ainsi qu'il essayait de le démontrer, était, par ailleurs, moins onéreux pour l'armateur que le système britannique (*Bull. n° 3 du Com. Mar. Int.*, p. XXXIII et suiv.).

Nous ne le croyons pas. Nous ne dirons pas, avec M. Laeisz (Conférence de Londres de 1899, *Bull.*, n° 6, p. 92) que « le propriétaire de la cargaison peut mieux assurer les risques de la cargaison que le propriétaire du navire, et qu'il est donc beaucoup plus simple que la cargaison assure son risque et l'armateur le sien ». Un tel raisonnement conduirait à l'irresponsabilité complète de l'armateur, et on a déjà vu que le système de l'exonération légale proposé par M. Gütschow ne nous a pas séduits (n° 36).

En réalité, les chargeurs s'assurent aussi bien en Grande-Bretagne que dans les autres pays ; seulement, en Grande-Bretagne, ils payent une prime légèrement inférieure à celle des autres pays, parce que leur assureur a un recours plus efficace contre l'armateur britannique (ou plutôt contre son assureur) que contre l'armateur américano-continental, et cela précisément parce que, dans la législation britannique, la responsabilité de l'armateur est indépendante des événements de la navigation. — Eh bien, puisqu'il faut choisir, nous croyons que cette diminution de prime doit profiter plutôt à l'armateur aux dépens du chargeur, qui aura à payer une prime d'assurance sur facultés plus forte, que profiter au chargeur aux dépens de l'armateur, lequel aurait à verser une prime d'assurance sur corps plus élevée ; car nous estimons qu'il ne faut pas ménager à l'industrie des transports par mer les moyens de pro-

tection, et qu'il faut tout faire pour encourager les armements maritimes. D'ailleurs, si ceux-ci n'ont pas réellement besoin de cette protection supplémentaire, la concurrence ne tardera pas à les obliger de la décliner, sous la forme d'une baisse correspondante des frets.

Donc, première différence du système britannique d'avec les autres : il n'établit aucun rapport entre la responsabilité de l'armateur et le sort du navire. Sur ce point, les systèmes américano-continentaux qui établissent ce rapport nous semblent préférables.

67. B) Une seconde différence consiste dans ce que, dans les autres pays, la responsabilité de l'armateur est encourue une fois pour toutes les dettes d'une même expédition, tandis qu'en Grande-Bretagne, elle est engagée, au contraire, autant de fois qu'il y a eu d'accidents distincts au cours du voyage.

Cette règle de la législation anglaise lui enlève un avantage important que celle-ci aurait présenté sans elle. Si l'armateur n'était tenu qu'à concurrence de £ 8 ou 15 par tonne pour tout le voyage, il pourrait calculer d'avance ses risques avec une extrême exactitude, et contre une responsabilité aussi précise il pourrait s'assurer avec beaucoup plus de facilité que contre la responsabilité américano-continentale, dont on connaît approximativement l'étendue, mais pas avec une précision complète, puisqu'on ne peut savoir par avance la

composition exacte de la fortune de mer. Avec le système actuel, l'armateur britannique ne peut jamais savoir combien de fois il devra £ 8 ou 15 par tonne, puisqu'il ignore combien d'accidents son navire causera en cours de route. Il se trouve donc dans une incertitude infiniment plus grande que l'armateur américano-continentale, lequel, s'il ne sait pas, par anticipation, quels seront exactement le fret et l'état du navire qui détermineront sa responsabilité, il sait, du moins, quant à ce dernier, que le maximum de sa contribution sera le navire à l'état sain, et, quant au fret, il n'est pas impossible de le calculer approximativement. On voit donc combien M. Carver avait tort lorsque, à la Conférence de Londres de 1899 (*Bull.*, n° 6, p. 92), après avoir constaté qu'il était très important de connaître à l'avance le chiffre précis de la responsabilité, il ajoutait que « c'est là une connaissance que donne la loi anglaise, mais que ne donnent pas les lois étrangères. » Ce sont, au contraire, ces dernières qui la donnent dans une assez large mesure, et la loi anglaise, pas du tout. M. Carver avait, sans doute, oublié le n° 3 de l'article 503 du M. S. A. de 1894 qui veut que le forfait fixé par le n° 1 de ce même article soit payé à propos de chaque accident.

Fort heureusement, il n'est pas fréquent, en fait, qu'un même navire cause plusieurs accidents graves dans un même voyage. Mais la chose n'est pas impos-

sible. Qu'on suppose alors un grand paquebot de 10 à 15.000 tonnes, causant deux ou trois abordages au cours d'une même expédition, et l'on verra quelle responsabilité écrasante pour l'armateur anglais ! Aussi, ces derniers ont-ils trouvé le moyen d'échapper à cette règle de l'article 503, n° 3, — comme, d'ailleurs, également, à toute autre règle de leur système pouvant paraître leur imposer une responsabilité excessive, — par la constitution de sociétés à responsabilité limitée, analogues aux sociétés anonymes françaises, et qui, ayant pour actif un seul navire, portent le nom de *Single Ship Companies*. Par ce moyen, ils sont sûrs de ne jamais payer plus que la valeur du navire et du fret. Ils ne consentent, en effet, à payer le forfait légal que s'il est égal ou inférieur à la valeur de leur bâtiment et du fret. S'il est, au contraire, supérieur, soit parce que leur navire a péri, soit parce qu'il vaut, en réalité, moins que £ 8 ou 15 par tonne, et que, même avec l'adjonction du fret gagné, sa valeur n'atteint pas le forfait légal, ils laissent les créanciers poursuivre l'actif social, c'est-à-dire, le navire à l'état où il se trouve et le fret que ce navire a gagné. — On peut donc dire, et on n'a pas manqué de le faire (1), que,

67 (1) VERNEAUX, *La fortune de mer*, Rec. de législ. de Toulouse, 1906, p. 299 et *La Conférence d'Amsterdam*, R.I.D.M., XX (1904-1905), p. 484. Cpr. DANJON, II, n° 596, note 4 et RIPERT, I, n° 1145.

grâce à l'organisation des sociétés à responsabilité limitée, les armateurs anglais jouissent, en réalité, d'une option entre le système anglais du forfait et le système américano-continentale de la fortune de mer. Cela n'est pas, cependant, en fait, rigoureusement exact ; car, étant donné que, pratiquement, la grande majorité des navires sont assurés, les éléments de l'actif social d'une *Single Ship Co* se trouvent être plus nombreux que ceux de la fortune de mer. En effet, en cas d'avaries ou de perte du navire, la fortune de mer ne comprend pas, en principe, comme nous le verrons (n^{os} 213 et s.), l'indemnité d'assurance correspondante, qui rentre dans la fortune de terre de l'armateur, tandis qu'elle fait, au contraire, partie de l'actif de la *Single Ship Co*. Il en résulte, ainsi que le faisait observer Sir Walter Phillimore au Congrès de Londres (*Bull.*, n^o 6, p. 71), que le gage des créanciers d'une telle société est moins réduit que celui des créanciers qui saisissent, en Europe continentale et en Amérique, la fortune de mer, et que, par conséquent, la responsabilité de cette société est, en fait, plus étendue que celle de l'armateur américano-continentale.

68. C) En troisième lieu, alors que les autres pays ne font aucune distinction basée sur la nature du dommage causé par le navire, la Grande-Bretagne fait un traitement de faveur à la vie humaine, en imposant à l'armateur une responsabilité supplé-

mentaire de £ 7 à l'égard des dommages corporels.

Il est impossible de justifier d'une façon satisfaisante cette règle de la législation britannique. Du moment qu'on évalue en argent les dommages provenant des accidents de personnes, nous ne voyons pas en quoi ces dommages diffèrent de ceux qu'éprouvent, par exemple, les chargeurs à propos des avaries survenues à leurs marchandises, et pourquoi, de toute façon, la responsabilité de l'armateur doit être aggravée parce que les dommages causés par son capitaine l'ont été sur des personnes plutôt que sur des choses. Tout ce que l'on pourrait faire en faveur des réclamations pour lésions corporelles, si l'on considère qu'elles méritent un traitement privilégié, ce serait, bien que cette solution sacrifiât injustement les créanciers du chef de dommages matériels, de leur accorder, par rapport à ces derniers, un rang de préférence sur le fonds commun de £ 8 par tonne (ou sur le navire et le fret), ainsi que le faisait M. Douglas Owen dans un projet qu'il avait présenté à la Conférence de Londres (*Bull.*, n° 6, p. 102); mais qu'on n'augmente pas la contribution de l'armateur. Aussi, voyons-nous que même les partisans les plus convaincus du système britannique, notamment MM. Owen et Carver (*Bull.*, n° 5, p. 76 et 85; n° 6, p. 102), ne font aucune difficulté pour désapprouver ce supplément de responsabilité de l'armateur.

Heureusement, les réclamations pour dommages

à la personne n'atteignent pas généralement des sommes élevées, tant en Grande-Bretagne que dans les autres pays. Cela tient à ce que les réclamations des gens de mer et celles des passagers du navire en faute disparaissent pratiquement, les premières, grâce aux lois sociales qui établissent, pour elles, une réglementation particulière, les secondes, grâce aux clauses de non-responsabilité qu'on rencontre dans tous les billets de passage. Quant à celles des tiers, il paraît qu'elles ne sont pas représentées, en fait, par des chiffres importants. C'est ainsi que, d'après une circulaire publiée par l'Association allemande de droit maritime en vue de la Conférence de Paris de 1911 (*Bull.*, n° 30, p. 112), une grande compagnie de navigation allemande, la *Hansa Rhederei* de Brême, n'a payé, pour dommages corporels, de 1890 à 1910, pour ses 50 navires qui représentaient 300.000 tonnes, que 3.500 marks par an et en moyenne, et que, devant l'insignifiance de ces pertes, elle avait songé un moment de cesser l'assurance de ce risque à l'expiration de sa police, ne consentant à la renouveler que parce que ses assureurs lui avaient fait des conditions particulièrement avantageuses. En ce qui concerne les autres compagnies de navigation allemandes, les recours pour dommages corporels sont également fort rares. D'après les déclarations de M. Louis Franck à cette même Conférence de Paris (*Bull.*, n° 30, p. 143), — déclarations

fondées sur des statistiques des Clubs anglais, qui sont des sortes d'assurances mutuelles formées entre les armateurs, — la charge annuelle de ce chef ne dépasse pas 0,146 penny par tonne, soit un peu moins de 2 centimes (1), et quand ce risque est assuré par les sociétés d'assurances, il l'est à une prime fort légère (2). — On peut donc dire que si la responsabilité supplémentaire établie par la législation britannique pour perte de vie et pour blessures ne peut se justifier en aucune façon, du moins, en fait, elle n'est pas très onéreuse pour les armements.

69. D) Le système britannique présente, en quatrième lieu, cette particularité de limiter la res-

68 (1) M. Paul de VALROGER (*Bull. n° 30 du Com. Marit. Int.*, p. 56) estime qu'on ne peut pas considérer les statistiques des Clubs anglais comme des données certaines, parce que ces associations mutuelles « couvrent principalement le risque des cargo-boats, c'est-à-dire de navires ne transportant pas des passagers, ou, du moins, très peu ». Nous lui répondrons, d'abord, que, dans ces statistiques, les bateaux à passagers figurent en grand nombre (*Voy. LE JEUNE, Bull.*, n° 30, p. 170); puis, même s'il en était autrement, cela n'aurait pas grande importance, puisque les recours pour dommages corporels sont généralement exercés, non par les passagers du navire en faute, qui se verraient invariablement opposer la clause de non responsabilité, mais par les tiers, qui peuvent être les victimes aussi bien d'un navire à passagers que d'un cargot-boat. — Là où M. Paul de VALROGER a raison, c'est quand il dit que les chiffres donnés par les Clubs pourraient être considérablement modifiés, si l'on cessait d'admettre la validité de la *negligence clause*. *Voy. infra*, n° III *in fine*.

2. Pour plus de détails, voy. *infra*, n° 110.

pensabilité de l'armateur à une somme forfaitaire, à raison de tant de livres sterling par tonne, qui est la même pour tous les navires, quelle que soit leur valeur réelle. Il a été déjà dit plus haut (n° 57) que ce forfait a été fixé en 1862 dans la pensée qu'il représentait la valeur moyenne du tonnage britannique. Mais, à supposer même que cette évaluation fût alors exacte et qu'elle continue de l'être, il reste toujours à savoir si cette base de calcul est équitable et logique. Il est permis de penser qu'elle n'est ni l'un, ni l'autre. — Certes, elle est inattaquable quand on considère la flotte britannique et ses créanciers dans leur ensemble. En effet, si le propriétaire d'un navire valant moins de £ 8 par tonne doit payer une somme supérieure à la valeur de son bâtiment, le propriétaire d'un navire valant plus de £ 8 par tonne payera une somme inférieure à la valeur du sien, et, par conséquent, si les créanciers de ce dernier armateur obtiennent moins que ce qu'ils auraient obtenu en l'absence du forfait légal, ceux du premier obtiennent une somme supérieure (1). Il y a donc là une balance entre les cas où la détermination par la loi d'une indemnité forfaitaire nuit à l'armateur et profite à ses créanciers, et ceux où elle nuit à ces derniers et profite à l'armateur. Mais est-ce bien ainsi qu'il convient de considérer les choses ? Quelle com-

69 (1) Cpr. DOUGLAS OWEN, *De la responsabilité en cas d'abordage maritime, en droit anglais*, Clunet, 1887, p. 692.

pensation peut trouver le propriétaire d'un navire, qui doit verser plus que la valeur réelle de son bâtiment, dans la pensée que le propriétaire d'un autre navire payera une somme inférieure à la valeur du sien, et, réciproquement, à quoi sert aux créanciers de ce dernier, qui n'obtiennent que cette somme, de savoir qu'on attribue aux créanciers du premier armateur une somme dépassant la valeur de son navire ? Il y a là une injustice manifeste, car dans des conditions identiques de faute et de dommage, un armateur peut être condamné à payer plusieurs fois la valeur de son bâtiment, tandis qu'un autre n'en payera qu'une partie. Pour prendre l'exemple de M. Douglas Owen (*loc. cit.*), si un navire de 1000 tonnes vaut, dans un cas 10 shillings par tonne, soit £ 500, et, dans un autre, £ 24 par tonne, soit £ 24.000, étant donné que dans les deux hypothèses l'armateur devra payer le même forfait de £ 8 par tonne, soit £ 8.000, il aura payé, dans le premier cas, seize fois la valeur du navire, et, dans le second, il n'aura payé que le tiers de cette valeur.

Il paraît, d'ailleurs, que la valeur de £ 8 par tonne est loin de correspondre à la valeur moyenne du tonnage anglais à l'état sain. Cette valeur serait, d'après l'opinion courante antérieure à la guerre de 1914, bien inférieure au montant du forfait légal. D'après M. Leslie Scott, elle serait à peine de £ 6 par tonne, plus exactement de 5 livres sterling,

14 schellings (2). Aussi, même les défenseurs les plus chaleureux du système britannique ont-ils demandé la modification du chiffre de £ 8, et ils ont même parfois proposé la suppression complète du forfait légal pour s'en tenir, comme dans la législation britannique antérieure à 1862 (*suprà*, n° 56), à la valeur réelle du navire avant le sinistre (3).

(2) *Bull. n° 12 du Com. Mar. Int.*, p. 135. — Voy. aussi GEORGES MARAIS, *le Congrès de Liverpool, R. I. D. M.*, XX (1905-1906), p. 256. — D'après M. Leslie Scott, les armateurs anglais subissent une responsabilité double de celle de leurs concurrents. Il est, en effet, certain, dit-il, que la valeur moyenne de la flotte américano-continentale n'est pas supérieure à celle de la flotte britannique; elle est même inférieure, à cause des vieux navires anglais qui sont notoirement vendus, tous les ans, aux armateurs étrangers. M. Leslie Scott la fixe à £ 4 par tonne. Il en résulte qu'alors que l'armateur anglais est tenu à raison de £ 8 par tonne, son concurrent américano-continentale, n'est tenu, *mutatis mutandis*, qu'à raison de £ 4 par tonne, sans calculer la dépréciation habituelle de 20 à 25 0/0 qui survient après l'abordage (n° 66), et qui doit, cependant, être prise en considération, puisqu'en Amérique et sur le Continent on ne tient compte du navire qu'à l'état où il se trouve après l'accident.

(3) Dans un projet qu'il avait présenté à la Conférence de Londres et qui était basé sur la valeur du navire avant l'accident. M. DOUGLAS OWEN indiquait différents moyens de fixer cette valeur. Il proposait, ou bien de prendre la valeur du navire au moment de la construction et de la diminuer annuellement d'une certaine somme, ou bien de créer une demi-douzaine ou une douzaine de classes de navires, selon leur valeur. Dans tous les cas, il fixait un maximum (car il pensait qu'il ne fallait pas exagérer la responsabilité des navires dont quelques-uns valent aujourd'hui £ 70 la tonne) et un minimum, par exemple de £ 3 ou 4 par tonne (parce qu'il trouvait dérisoire qu'un voilier de 500 tonnes ne valant que £ 1 par tonne, ne fût responsable que pour £ 500). — *Bull. n° 6 du Com. Mar. Int.*, p. 102. — Voy. aussi L. DE VAL-ROGER, *la Responsabilité des propriétaires de navires, R. I. D. M.*, XV (1899-1900), p. 263.

Il faut, pourtant, reconnaître que le système britannique du forfait légal présente certains avantages sur le système américano-continentale de la fortune de mer. Avec ce dernier, lorsqu'après un accident, le navire en faute a été l'objet d'une saisie, son propriétaire ne peut en obtenir la mainlevée que par la dation d'une caution jusqu'à concurrence de la valeur du navire et du fret qui forment le gage des créanciers maritimes. Or, si une entente amiable n'est pas possible avec les créanciers sur la valeur du navire et du fret, il faut recourir à une expertise, d'où des pertes de temps. Au contraire, avec le système britannique, la responsabilité du propriétaire étant fixée d'avance à une somme maxima, il lui suffit, pour obtenir immédiatement la mainlevée de la saisie, sans aucune expertise, de donner caution à concurrence de cette somme (1).

En second lieu, si le système britannique, en imposant une responsabilité invariable de £ 8 par tonne, est très onéreux pour les propriétaires de navires de faible valeur, notamment pour les propriétaires des voiliers et des navires vieilliss qui valent bien moins que le forfait légal, il offre, par contre, une protection très efficace aux navires de grande valeur dont certains dépassent £ 40, soit 1.000 francs, par tonne.

(1) VERNEAUX, *La Conférence d'Amsterdam*, R. I. D. M., XX (1904-1905), p. 484, et *Des travaux et résultats relatifs à l'unification du droit maritime de 1897 à 1907*, Clunet, 1908, p. 67.

Or, il est de l'intérêt général d'encourager la construction et le renouvellement des navires bien construits, solides, de grande vitesse, c'est-à-dire les navires qui coûtent cher. Tout à l'opposé, dans le système américano-continental de la fortune de mer, étant donné que l'étendue de la responsabilité de l'armateur dépend surtout de la valeur du navire, qui constitue le principal gage des créanciers de mer, l'armateur, n'était la concurrence qui exige des perfectionnements coûteux, aurait tout intérêt à n'employer que des navires d'un prix peu élevé (1), Il y a là, pour le système du Continent et de l'Amérique, un point faible : de deux navires d'un tonnage égal, il impose la responsabilité la plus lourde au navire qui coûte le plus cher, parce qu'il résume les progrès les plus récents, et qui, cependant, mériterait pour cela tous les encouragements.

On peut ajouter que la conception de la fortune de mer présente encore un autre inconvénient au regard de la conception britannique, — du moins dans les pays qui pratiquent les subventions postales et les primes. La valeur d'un navire qui jouit de ces avantages étant augmentée par rapport aux prix des navires sur le marché mondial, il en résulte (quelle que soit la solution à donner à la question de savoir

(1) RIPERT, I, n° 1139; VERNEAUX, *La Fortune de mer*, *Rec. de législ. de Toulouse*, 1906, p. 296, et *Les Récents efforts en vue de l'unification du droit maritime*, *Rev. parl. et crit.*, 1897, p. 133.

si les primes et subventions sont comprises ou non dans la fortune de mer, *infra*, n^{os} 226 et 227) que les créanciers qui saisissent le navire, ou auxquels celui-ci est abandonné, bénéficient d'une majoration de valeur due au jeu des règles nationales de protection de la marine marchande (6). Cette augmentation indirecte du gage des créanciers, qui correspond à une augmentation de la responsabilité de l'armateur, est impossible en Grande-Bretagne où les droits des créanciers, limités à une somme fixée d'avance par la loi, sont indépendants des faveurs dont peut bénéficier le navire.

70. Ainsi, nous voyons que la conception de la fortune de mer et la conception du forfait légal ont chacune leurs défauts. On peut même dire, pour les résumer dans leurs grandes lignes, que leurs inconvénients sont précisément en sens inverse : Le système américano-continentalest favorable aux navires de faible valeur et contraire au développement des constructions coûteuses. Tout à l'opposé, le système britannique qui favorise ces dernières, est très dur pour les navires de peu de valeur. Ne pourrait-on pas concilier ces deux conceptions, en assignant à la responsabilité de l'armateur, limitée à la fortune de mer — fortune de mer qui réunirait,

(6) VERNEAUX, *La Fortune de mer*, loc. cit., p. 297, et *La limitation de la responsabilité des propriétaires de navires*, Bull. n^o 19 du Com. Mar. Int., p. 243.

elle-même, les différentes conceptions américano-continetales (*suprà*, n° 63). — le maximum forfaitaire du système britannique? C'est ce que nous verrons au chapitre V, en étudiant les efforts qui ont été faits, dans ces dernières années, en vue d'obtenir l'unification du droit maritime sur la question qui forme l'objet de cette étude.

CHAPITRE IV

DES CONFLITS DE LOIS

71. Les actes licites ou illicites que le capitaine accomplit dans l'exercice de ses fonctions obligent le propriétaire du navire dans une mesure qui est loin, nous venons de le voir, d'être la même dans toutes les législations. Quand ils ont été accomplis sur le territoire ou dans les eaux littorales du pays même auquel appartient le navire, que les personnes au profit desquelles ils ont obligé l'armateur ressortissent à ce même pays, et que le tribunal saisi du litige auquel ils ont pu donner naissance y a son siège, l'étendue de la responsabilité de l'armateur est, sans aucun doute, déterminée par la législation de ce même pays, qui constitue à la fois la *lex loci*, la *lex fori* et la loi personnelle des parties en cause.

Mais on conçoit aisément que les choses ne se présentent pas toujours avec autant de simplicité. Les expéditions maritimes mettent en présence des personnes de toutes les nationalités, en pleine mer comme dans les ports ou dans les eaux territoriales

de toutes les nations. Par exemple, le capitaine d'un navire français peut avoir conclu des affrètements, des emprunts ou d'autres contrats en Grande-Bretagne, en Allemagne, aux Etats-Unis ou ailleurs, avec les nationaux de ces Etats ou d'autres ; il peut, pareillement, avoir commis des fautes dans les eaux soumises à la souveraineté ou à la police de ces pays, ou en pleine mer, au préjudice de personnes appartenant à des Puissances diverses. — Cette situation est même beaucoup plus fréquente depuis la seconde moitié du siècle dernier qu'autrefois, car, depuis la proclamation du principe de l'assimilation des pavillons (*suprà* n° 2), rien n'est plus normal que l'entrée dans les ports d'un Etat des navires de tous les autres. Cette promiscuité des pavillons a rendu très fréquents les abordages, dans les ports, entre navires de pays différents, et a surtout augmenté, dans des proportions considérables, les rapports contractuels entre personnes de nationalités différentes. D'un autre côté, les litiges qui naissent à l'occasion de ces rapports de droit peuvent être de la compétence des tribunaux de plusieurs pays. Cette compétence dépend, en effet, non seulement du domicile du défendeur (*actor sequitur forum rei*), mais d'autres circonstances encore, notamment du lieu où l'abordage a eu lieu, ou du port dans lequel s'est réfugié en premier lieu soit l'un, soit l'autre des deux navires (art. 407 § 7, C. com.) ; sans oublier

la disposition très critiquable de l'article 14 du Code civil, qui permet aux Français de citer, devant leurs tribunaux, les étrangers même non résidant en France, pour l'exécution de leurs obligations nées en France ou en pays étranger, tant en matière contractuelle, qu'en matière, d'après l'opinion générale (1), délictuelle ou quasi-délictuelle.

Dans tous ces cas, se pose une importante question de droit international privé : D'après quelle loi doit-on fixer l'étendue de la responsabilité de l'armateur ? Est-ce d'après la loi du tribunal saisi (*lex fori*) ? Est-ce d'après la loi du lieu où s'est produit le fait générateur de l'obligation (*lex loci contractus*, *lex delicti*) ? Ne serait-ce plutôt d'après la loi du pays auquel appartient le navire; ou *loi du pavillon*, ou d'après d'autres lois encore ?

Ce conflit de lois concerne, comme on le voit, la question de savoir dans quelle mesure les actes et les faits du capitaine obligent l'armateur. Il est souvent confondu avec un autre conflit relatif au point de savoir quelle doit être la loi régissant les effets des contrats et des délits du capitaine. Bien que ce dernier conflit, qui naît, logiquement, avant l'autre, ne rentre pas directement dans notre étude, nous lui consacrerons, néanmoins, quelques développements, afin d'éviter, en traçant la ligne de démarcation des

71 (1) WEISS, *Manuel de droit international privé*, p. 620
LYON-CAEN et RENAULT, VI, n° 1040.

deux conflits, la confusion que semble parfois commettre la Cour Suprême elle-même.

SECTION PREMIÈRE

Conflit de lois relatif aux conséquences directes des actes licites ou illicites du capitaine.

72. A). Actes licites du capitaine.—Quand le capitaine d'un navire a passé un contrat à l'étranger, il y a lieu de se demander quelle est la loi qui doit présider à sa formation, à sa preuve, à la détermination de son caractère annulable ou non, de ses modes d'extinction, etc. En cette matière, la volonté des parties est souveraine ; elle leur tient lieu de *loi*, dit l'article 1134 du Code civil. Elles peuvent donc se référer, dans leur contrat, à la législation de leur choix, qui les gouvernera alors non comme loi, mais comme convention. Mais si elles ont omis d'indiquer expressément leur volonté, le juge la recherchera en se guidant d'après les circonstances dans lesquelles le contrat a été conclu, et si celles-ci ne suffisent pas, d'après deux présomptions généralement admises (1) : Si la contre-partie du capitaine est de la même nationalité que le navire, on présupposera que les parties ont voulu se soumettre à leur loi nationale ; si non, on interprétera leur volonté

72 (1) Voy. WEISS, *op. cit.*, p. 556 et s.

en faveur de la loi du lieu où elles ont contracté (*lex loci contractus*) ; sauf, peut-être, à appliquer la loi du lieu où l'obligation née du contrat doit être accomplie (*lex loci solutionis*) à tout ce qui a trait à l'exécution de la convention, par exemple aux espèces dans lesquelles le paiement devra être effectué, à la demeure du débiteur, aux offres réelles et à la consignation, et, s'il s'agit d'un contrat d'affrètement, au mode de débarquement, à la computation des staries, etc.

73. B). *Faits illicites du capitaine.* — Une question analogue à celle qui vient d'être examinée pour les contrats du capitaine, se pose à propos des suites directes de ses faits illicites, notamment de l'abordage. Quelle est la loi qu'il faut consulter pour savoir s'il y a eu délit ou quasi-délit, et qui déterminera l'influence, sur la responsabilité de l'armateur, de la présence du pilote obligatoire, ainsi que la façon de répartir les dommages entre les navires entrés en collision, notamment en cas d'abordage douteux ou d'abordage dû à la faute commune des capitaines ? De même encore, par quelle loi doivent être régies les conditions d'exercice des actions pour abordage, c'est-à-dire les délais dans lesquels elles doivent être intentées, et les formalités, s'il en existe, dont elles doivent être précédées, afin qu'elles ne se voient pas opposer une fin de non-recevoir ? Autant de questions sur lesquelles existent les divergences

les plus profondes. Pour les résoudre, il faut, avant tout, se demander dans quel lieu l'abordage s'est produit (1).

S'il a eu lieu dans les eaux intérieures ou dans les eaux territoriales d'un Etat, on est généralement d'accord pour appliquer la *lex loci delicti*, quelles que soient les législations respectives des plaideurs, et fussent-ils tous de la même nationalités. L'*ordre public international* veut que les suites d'un fait dommageable soient déterminées par la loi du pays où ce fait s'est accompli, car la loi qui règle la responsabilité civile d'une personne est une loi de police et de sûreté, à laquelle doivent, par conséquent, obéir même les étrangers sur le territoire du pays (art. 3 § 1^{er} C. civ.) (2). Il est vrai que la mer littorale ne

73 (1) Cette distinction suivant le lieu de l'abordage ne concerne pas les rapports du chargeur avec son propre transporteur, qui sont des rapports contractuels soumis à la loi qui régit le contrat d'affrètement. — Voy. RIPERT, II, n° 1913.

(2). ASSER et RIVIER. *Eléments de droit international privé*, n° 112 ; WEISS, *op. cit.*, p. 567 ; DESJARDINS, V, n° 1121 et conclusions à propos de Cass. 4 novembre 1891, S. 1892, I, 69 ; LYON-CAEN et RENAULT, VI, n° 1048, 1051, 1055 ; RIPERT, II, n° 1912 ; LEVILLAIN sous Cass., 18 juillet 1895, D. 1897, I, 585. — Cass. Civ. 16 mai 1888, D. 1888, I, 305 ; Civ., 18 juillet 1895, S. 1895, I, 305, note de M. LYON-CAEN ; Req., 24 novembre 1897, D. 1900, I, 345, note de M. LEVILLAIN ; Req., 15 février 1905, S. 1905, I, 29, note de M. LYON-CAEN, et D. 1908, I, 137, note de M. Georges RIPERT. — *Allemagne*, Tribunal de l'Empire, 12 juillet 1886, *Clunet*, 1887, p. 339 ; *Danemark*, Trib. marit. de Copenhague, 1^{er} décembre 1905, *R. I. D. M.*, XXIII, p. 120 ; *Norvège*, Cours suprême de Christiania, 15 décembre 1905, *R. I. D. M.* XXIII, 128 ; *Italie*, Cour d'appel de Gênes, 10 décembre 1894, *R. I. D. M.*, X, p. 652 ;

fait partie du territoire d'un Etat ; mais, comme celui-ci a sur elle un droit de police (3), on applique aux faits qui s'y produisent les lois de police de cet Etat.

Quand l'abordage s'est produit en pleine mer, on s'accorde encore, en général, si l'abordeur et l'abordé ont la même nationalité, à leur appliquer la loi maritime de leur commune patrie (4). Mais les contro-

Pays-Bas, Trib. de 1^{re} instance de Dordrecht, 13 février 1907, *Clunet*, 1911, p. 1332 — Pourtant, les tribunaux français ont parfois appliqué la loi française à des abordages produits dans les eaux étrangères, pour les formalités, aujourd'hui abrogées, des anciens articles 435 et 436 : (Cass. Civ., 4 août 1875 et 6 mars 1891, S. 1876, I, 56 et 1892, I, 193) et pour la prescription de l'art. 436 (Rennes, 7 janvier 1908, *R. I. D. M.*, XXIII, 614). Cpr. Tribunal supérieur hausaïque, 12 novembre 1906, *R. I. D. M.*, XXII, p. 666.

(3) BONFILS et FAUCHILLE, n° 518.

(4) DESJARDINS, V, n° 1121 ; LYON-CAEN et RENAULT, VI, n° 1050 ; RIPERT, II, n° 1914 ; LEVILLAIN, sous Cass. 18 juillet 1895, D. 1897, I, 585. — Cette solution est admise expressément par le Code de commerce *portugais*, art. 674. — Dans le même sens, Cour d'appel des Etats-Unis, 3^e circuit, 11 janvier 1906, *R. I. D. M.* XXII, III. — *Contra*, Cour du district est de Pensylvanie, 5 avril 1905, *ibid.*, XXI, 141. — Parfois on applique la *lex fori* uniquement parce que la loi étrangère est considérée comme contraire à l'ordre public Aix, 23 janvier 1899, *R. I. D. M.* XV, 42. — Dans ses *Etudes de droit international privé maritime*, n° 63, M. LYON-CAEN, se plaçant dans l'hypothèse d'un abordage douteux en pleine mer entre deux navires français, écarte la loi française (ancien article 407 § 3 C. com.) qui établit l'obligation de supporter en commun, par portions égales, les dommages causés, pour s'en tenir « au droit commun des nations qui ne reconnaît que les abordages fortuits ou provenant d'une faute de l'homme ». — Disons, en passant, que cette disposition arbitraire de l'article 407 § 3, ce « *judicium rusticorum* » que Cleirac com-

verses deviennent très vives quand les navires appartiennent à des pays différents. On se trouve alors en présence de plusieurs systèmes.

MM. Asser et Rivier se prononcent en faveur de la *lex fori*, qu'ils considèrent comme devant être appliquée là où on ne peut pas recourir à la *lex loci* (5). — Ce système, qui paraît être celui de la jurisprudence (6), ne peut se recommander d'aucun principe de droit, et présente, de plus, de sérieux inconvénients pratiques. En faisant dépendre les conséquences directes de l'abordage (le navire est-il responsable ? en cas d'abordage douteux, y aura-t-il réparation par moitié des dommages ? y aura-t-il responsabilité *in solidum* en cas de faute commune des capitaines ? etc.)

paré au « jugement reconnu tout juridique du sage Roy Salomon », a été abrogée par la loi du 15 juillet 1915, qui a mis l'art. 407 en harmonie avec les principes contenus dans la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910. Voy. Danjon, VI, n° 3001.

(5) ASSER ET RIVIER, *op. cit.*, n° 113. — C'est également le système que M. L. DE VALROGER, *De la responsabilité des propriétaires de navires*, *R. I. D. M.*, II (1886-87), p. 494, qui paraît confondre le conflit de lois relatif aux conséquences directes de l'abordage, présentement examiné, avec celui relatif à l'étendue de la responsabilité de l'armateur, dont il est traité plus loin, au n° 74. M. RIPERT, II, n° 1915, semble aussi incliner à ce système, tout en reconnaissant que « ce n'est pas une solution rationnelle, mais une solution pratique adoptée à défaut d'autre meilleure. »

(6) Paris, 16 février 1882, *Clunet*, 1883, p. 145. — Allemagne, Tribunal de l'Empire, 10 novembre 1900, *R. I. D. M.*, XVI, 523; Trib. sup. hanséatique, 21 avril 1909, *ibid.*, XXV, 100 (Cette dernière décision a été réformée au profit de la loi du pavillon du navire fautif, par le Tribunal de l'Empire, 16 février 1910, *R. I. D. M.* XXVI, 371. Il s'agissait de la prescription de l'action pour abordage).

de la compétence du tribunal, il met, en réalité, le défendeur à la discrétion du demandeur qui peut avoir, en matière d'abordage, à choisir entre plusieurs tribunaux également compétents. En revanche, il place le demandeur dans une situation inextricable en ce qui concerne les conditions d'exercice de l'action née de l'abordage, et notamment les protestations et réclamations qui sont encore exigées par certaines législations pour la conservation de l'action pour abordage (7). Le capitaine du navire abordé peut ne pas savoir par avance, à cause de la compétence simultanée des tribunaux de plusieurs pays, quel est celui qu'il saisira, et, par conséquent, de quelle législation il doit remplir les formalités au port où il a débarqué ; d'autant plus que, parfois, il ignore la nationalité du navire abordeur, lequel a pu s'échapper à la faveur de la nuit ou de la Brume. Faut-il donc qu'il se conforme aux formalités de toutes les législations maritimes du monde, afin qu'on ne puisse lui opposer, plus tard, aucune fin de non-

(7) On sait que la loi du 24 mars 1891 a remplacé la fin de non-recevoir des articles 435 et 436 C. com. (réclamation faite et signifiée dans les vingt-quatre heures et suivie, dans le mois, d'une demande en justice) par une courte prescription d'un an, qui a été portée à deux ans par la loi du 15 avril 1915. Voy. DANJON, VI, n° 3007. Mais d'autres pays conservent encore des fins de non-recevoir analogues, et établissent des prescriptions variables. Voy. LYON-CAEN ET REVAULT, VI, n° 1033. — La Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910, art. 6, al. 1^{er}, ne soumet l'action en indemnité pour abordage à aucune formalité spéciale, mais lui applique une prescription de deux ans du jour de l'abordage.

recevoir, devant la juridiction qui sera saisie du litige, et qu'il ne connaît pas encore ? (8)

Dans un second système, M. Desjardins (V, n° 1121) propose d'appliquer la loi du navire abordé, lequel, d'ailleurs, n'aurait pas le droit de revendiquer la loi du navire abordeur, s'il la trouvait plus avantageuse ; car il ne serait pas juste qu'il pût « réclamer un meilleur traitement que s'il avait été heurté dans les eaux de son pays par un bâtiment naviguant sous son propre pavillon ». — Si nous comprenons bien ce système, nous pouvons en faire l'application suivante, en supposant, pour les besoins de notre exemple, que l'article 4 de la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 sur l'abordage n'existe pas : si un navire français aborde, en pleine mer, un navire hollandais, et que la faute existe de part et d'autre, le navire hollandais, dont il faut appliquer la loi, comme étant celle du navire abordé, ne pourra pas actionner le navire français, car la législation de son pays (art. 535 du Code hollandais) traite l'abordage doublement fautif comme un abordage fortuit, et, par conséquent, enlève à chaque navire tout recours contre l'autre ; et il ne pourra pas réclamer l'application de la loi française (art. 407), laquelle, en cas de faute commune des capitaines, répartit les dommages causés aux navires en proportion de la gravité de la faute

(8) Ces inconvénients de la *lex fori* ont été très bien mis en lumière par M. LABBÉ, note sous Cass., 21 avril 1874, S. 1875. I. 97.

imputable à chacun d'eux, car il ne doit pas bénéficier d'un traitement plus avantageux que s'il avait été heurté dans les eaux des Pays-Bas par un navire hollandais. Mais, par contre, si, dans les mêmes conditions, le navire abordé était le navire français, il aurait pu, invoquant la législation de son pays, faire répartir les dommages entre les deux navires, d'après le degré respectif de leurs fautes. — Cette inégalité choquante entre les deux parties montre l'iniquité de ce système, lequel, d'ailleurs, n'est fondé sur aucun principe précis. Au surplus, il est sans application en cas d'abordage douteux ou mixte, où il n'y a, à proprement parler, ni abordeur ni abordé. M. Desjardins, qui en convient, applique alors « celle des deux lois qui s'écarte le moins des principes généraux et du droit maritime ».

Cette dernière solution s'inspire d'un système que M. Labbé a développé dans une note sous un arrêt de la Chambre civile du 21 avril 1874 (S. 1875, 1, 97), mais qu'il appliquait non seulement à l'hypothèse d'un abordage douteux, mais à tout abordage causé en pleine mer entre navires de nationalités différentes. Il consiste dans la substitution du droit commun des nations maritimes au droit national. Le juge examinera, selon la raison, si le demandeur a agi avec une diligence normale, et statuera, sans le concours d'aucune loi positive, mais d'après les seules règles de l'équité naturelle, en tenant compte

de la bonne ou de la mauvaise foi du demandeur et des circonstances dans lesquelles le dommage a eu lieu.

Enfin, un quatrième système, qui se prévaut de l'autorité de MM. Lyon-Caen et Renault (VI, n^{os} 1050 et 1055), distingue entre la question de savoir quelles sont la prescription et la fin de non-recevoir (s'il en existe) qu'il faut admettre pour les actions nées de l'abordage, et celle de savoir qui doit supporter les dommages qui en résultent. Il résoud la première question par l'application de la loi du pays auquel appartient le navire dont le propriétaire ou les chargeurs agissent en indemnité. Quant à la loi à appliquer pour déterminer qui supportera les dommages, les préférences des savants auteurs vont à la loi du pavillon du navire dont le propriétaire ou le capitaine est actionné, sauf qu'ils appliquent la loi du demandeur si celle-ci est moins dure pour le défendeur ; en un mot, ils s'attachent à celle des lois en conflit qui est la plus favorable à ce dernier (9). Pour reprendre notre exemple de tout à l'heure, et à supposer toujours que ni la France ni la Hollande n'ont ratifié la Convention de Bruxelles de 1910 (10), dans le cas où le

(9) Cette solution, qui est consacrée par le Code portugais (art. 664), a été admise par le Congrès international de Droit commercial tenu à Anvers (1885) et à Bruxelles (1888) et par l'Institut de Droit international dans sa session de Lausanne (1888).

(10) Ce qui n'est pas exact. La Convention de Bruxelles a été ratifiée aussi bien par les Pays-Bas (Voy. RIPERT, II, n^o 1874, en

naviré abordé est le navire hollandais, il n'aura aucun recours contre le navire français, car, des deux législations en présence, la plus favorable au défendeur est la législation hollandaise, d'après laquelle, en cas de faute commune, chacun supporte son dommage sans recours. Mais, en revanche, et pour la même raison, abordé, le navire français ne pourrait pas actionner le navire hollandais abordeur, ce qui fait éviter l'inégalité de traitement entre les deux parties, que nous avons rencontrée dans le système de M. Desjardins. — Il faut, pourtant, reconnaître que le système que nous venons d'examiner peut présenter des difficultés. Une des législations en conflit peut être favorable au défendeur sur certains points et défavorable sur certains autres (11).

note), que par la France (loi du 2 août 1912 et décret du 12 mars 1913).

(11) Supposons que la législation du pays *A*, auquel appartient le navire *a*, traite l'abordage par faute commune comme un abordage fortuit dans les rapports des navires en cause, mais que, pour les dommages aux marchandises et aux personnes, elle admet une action *in solidum* contre les capitaines; d'autre part, la législation du pays *B*, auquel appartient le navire *b*, répartit la responsabilité en proportion du degré de faute de chacun des capitaines, tant dans les rapports des navires, qu'à l'égard des chargeurs et des passagers, auxquels l'action *in solidum* est refusée. Il est évident que, dans les rapports du navire *b* avec le navire *a*, la législation qui lui est la plus favorable est la législation *A*, puisqu'elle le met à l'abri de tout recours de la part du navire *a*; au contraire, dans ses rapports avec les chargeurs et les passagers du navire *a*, c'est la législation *B* qui lui convient le mieux, puisque, grâce à elle, ces derniers ne pourront l'actionner que pour une partie des dommages qu'ils ont subis, et non pour leur totalité, comme l'aurait permis la législation *A*.

Comment va-t-on alors procéder ? Va-t-on fractionner les deux législations et en former une troisième avec les dispositions de chacune d'elles qui sont les moins dures pour le navire responsable ? En vertu de quel principe ? Comme le dit M. Ripert (II, n° 1915), « tout conflit de lois est un conflit de souveraineté, et on ne peut admettre qu'un même fait soit régi à la fois par deux souverainetés. »

De toutes ces explications il résulte que les conflits de lois qui naissent à l'occasion des abordages produits en pleine mer entre navires appartenant à des pays différents, ne peuvent recevoir aucune solution rationnelle. Quelle est, du moins, la solution pratique qui présente le moins d'inconvénients ? — Pour la prescription et la fin de non-recevoir des actions nées de l'abordage, nous croyons qu'il convient d'appliquer la loi du navire dont les propriétaires ou les chargeurs actionnent le navire responsable (système de MM. Lyon-Caen et Renault). C'est une loi qu'ils connaissent, et il est naturel qu'ils s'y soumettent au point de vue des délais à observer et des formalités à remplir. Mais nous croyons aussi qu'il faut laisser au juge le soin de résoudre, selon son esprit d'équité, les conflits se rattachant à la question de savoir qui doit supporter les dommages causés par l'abordage (système de M. Labbé). Il jugera selon les principes de la justice, s'inspirant des solutions qui, admises dans la majorité des législations, ferment, en quelque

sorte, un droit commun maritime, et notamment de la Convention de Bruxelles de 1910. — Certes, cette solution est loin d'être parfaite; elle fait tout dépendre de l'arbitraire du juge. Aussi ne l'admettons-nous qu'à défaut d'une règle meilleure. Du reste, nous ajouterons que nous ne la fondons pas, comme M. Labbé, sur l'article 4 du Code civil, qui ordonne au juge de statuer selon sa raison et le droit naturel, dans le silence de la loi; car, en notre matière, les textes positifs, contrairement à l'hypothèse de l'article 4, ne nous font nullement défaut, soit dans l'une, soit dans l'autre des législations en conflit; il s'agit seulement de savoir — et là est la difficulté — lesquels il faut appliquer. La solution que nous préférons n'est fondée que sur des considérations pratiques, auxquelles nous reconnaissons qu'elle répond mal, mais, peut-être, moins mal que les autres systèmes.

Ce qui est vrai, c'est qu'il ne peut pas y avoir de solution satisfaisante du conflit que nous examinons. La meilleure consiste dans l'adoption d'une législation internationale. Un grand pas a été fait dans cette voie par la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage. Cette convention a été signée par vingt-quatre Etats dont plusieurs l'ont déjà ratifiée (12). Bien qu'il y ait encore des pays qui n'y ont

(12) Voy. RIPERT, II, no 1874.

pas adhéré, ou qui ne l'ont pas ratifiée, et qu'elle ait réservé, sur plusieurs questions, l'application des lois internes, il est certain que les difficultés qui surgissent à propos des conflits de lois relatifs aux conséquences directes des abordages maritimes, seront, à l'avenir, considérablement atténuées.

SECTION II

Conflit de lois relatif à l'étendue de la responsabilité du propriétaire du navire

74. Quand on a trouvé la loi qui doit régir les effets directs des actes licites ou illicites du capitaine, on n'a résolu qu'une partie du problème. Il reste encore à savoir quelle est la loi qui déterminera l'étendue de la responsabilité de l'armateur. — Le capitaine d'un navire français emprunte de l'argent, en Grande-Bretagne, pour les besoins de la navigation, à un national des Etats-Unis d'Amérique. Dans quelle mesure le propriétaire du navire est-il tenu à raison de ce contrat de son capitaine ? Est-ce à concurrence de la valeur du navire et du fret, suivant la législation des Etats-Unis ; est-ce indéfiniment, sauf faculté d'abandon, selon la loi française ; ou bien ne bénéficie-t-il d'aucune limitation, conformément à la loi britannique qui ne restreint pas la responsabilité des armateurs en matière contractuelle ?

— Le même navire cause un abordage dans les eaux allemandes, et le litige est porté devant un tribunal anglais. L'étendue de la responsabilité de l'armateur sera-t-elle déterminée d'après la loi anglaise du forfait de £ 8 ou 15 par tonneau de jauge, ou bien d'après la loi française de la faculté d'abandon, ou bien d'après la loi allemande qui limite de plein droit la responsabilité de l'armateur au navire et au fret ?

— Ici encore, nous nous trouvons en présence de plusieurs systèmes.

75. Un premier système, qui a de très rares partisans en France, mais qui a été sanctionné par quelques décisions étrangères, applique la loi du tribunal saisi (1). — Aucun principe ne peut le justifier. La *lex fori* régit bien les questions de compétence et de procédure, mais les questions du fond ne sont pas de son domaine. Au point de vue pratique, ce système a le grave inconvénient de faire dépendre

75 (1) Dans un abordage en pleine mer entré un navire anglais et un navire norvégien, la Cour Suprême des Etats-Unis (10 mai 1886, *R. I. D. M.*, II, 457) appliqua sa propre loi, permettant au navire anglais (l'abordeur) de se libérer par le paiement de la valeur du navire et du fret à la fin du voyage. — Le système de la *lex fori* est suivi par certains jurisconsultes allemands. Voy. WAGNER, cité par L. DE VALROGER, *R. I. D. M.*, II (1886-1887), p. 494. — M. L. DE VALROGER (*loc. cit.*) semble lui-même l'admettre, mais on ne sait pas, au juste, s'il le fait à propos de l'étendue de la responsabilité de l'armateur, ou à propos des effets directs de l'abordage (Voy. *suprà*, n° 74, note 5), car, à la page précédente, il paraît se prononcer en faveur de la loi du pavillon, système qu'il adopte, d'ailleurs, dans son *Traité de droit maritime*, II, n° 278.

l'étendue de la responsabilité de l'armateur du hasard ou de la volonté du demandeur. Selon la nationalité des personnes avec lesquelles le capitaine aura contracté, ou auxquelles il aura causé un dommage, selon le lieu où il aura commis une faute ou souscrit un engagement, selon, par conséquent, que le tribunal compétent sera tel ou tel, la responsabilité de l'armateur sera illimitée, ou circonscrite à la fortune de mer, ou fixée au forfait légal de £ 8 par tonne. Et si les tribunaux de plusieurs pays sont également compétents à la fois, comme cela arrive en matière d'abordage, alors l'armateur est laissé à la discrétion du demandeur, lequel ne manquera pas naturellement de choisir celui dont la législation lui convient le mieux.

Il y a là, pour les armements maritimes, une situation très fâcheuse. Il importe au plus haut point qu'ils puissent connaître d'avance dans quelle mesure le capitaine pourra les obliger, et que l'étendue de leur responsabilité soit à l'abri de toute fluctuation. Il est tout à fait contradictoire de limiter, d'une part, dans un but d'utilité publique, la responsabilité de l'armateur, et, de l'autre, de la faire varier selon les circonstances et les intérêts des créanciers maritimes (2). — Devant un inconvénient aussi grand

(2) M. DE COURCY, III, p. 265 et s., a très bien mis en relief les inconvénients de la *lex fori* en notre matière. Il suppose deux navires, l'un français, le *Turenne*, l'autre anglais, l'*Albion*; tous

que vaut ce faible avantage de la *lex fori*, d'être la plus simple pour le juge, parce qu'elle est celle qu'il connaît le mieux ? Comme le disait M. l'avocat général Desjardins devant la Cour Suprême (Civ., 4 novembre 1891, S. 1892, 1, 69 ; D. 1892, 1, 401), « il s'agit, pour le pouvoir judiciaire, non de juger commodément, mais de juger légalement. »

Pourtant, le système de la *lex fori* est adopté en Grande-Bretagne pour les faits illicites du capitaine — mais pour eux seulement (*infra*, n° 77 *in fine*) — par le Merchant Shipping Act de 1894, dont l'article 503 est applicable aux « propriétaires d'un navire, britannique ou étranger » (*owners of a ship, British or foreign*).

76. Un second système, qui ne nous paraît pas valoir mieux que le premier, consiste à appliquer la loi du lieu (*lex loci*) où s'est passé l'acte générateur de l'obligation, contrat (*lex contractus*) ou délit

deux sont de 1.500 tonnes et valent un million. L'*Albion* a-t-il coulé le *Turenne* ? Il se gardera bien de se diriger en France, où il ne pourra obtenir mainlevée de la saisie dont il sera inévitablement l'objet, que par la dation d'une caution d'un million. Il se laissera poursuivre devant les tribunaux anglais pour ne payer que 300.000 francs ($£ 8 \times 1.500 = £ 12.000 = \text{frs. } 300.000$). Est-ce l'*Albion* qui est coulé par le *Turenne* ? Alors même qu'il aurait ce dernier sous sa main, dans un port anglais, il s'empressera de l'attaquer en France pour obtenir un million ou son abandon ; de son côté, le *Turenne* ira en Angleterre, désirant vivement être poursuivi devant les tribunaux anglais, pour ne plaider que pour 300.000 francs, somme pour laquelle il donnera caution afin d'obtenir sa liberté.

(*lex delicti*). Ce système est suivi par la jurisprudence (1). Il n'est pas très exact de dire qu'il est toujours dû à une confusion entre le conflit de lois relatif aux effets directs des actes du capitaine, et celui que nous examinons, car certains arrêts séparent très nettement les deux questions, sauf à appliquer à toutes les deux la même règle de conflit, c'est-à-dire la *lex loci* (2). Mais nous ne voyons pas sur quoi ce système repose. Quand le capitaine aborde un navire dans les eaux soumises à la juridiction d'un Etat, il est naturel, avons-nous vu (n° 73), d'appliquer la *lex loci* aux effets de l'abordage, car les conséquences d'un fait illicite sont soumises à la loi du pays où ce fait a eu

76 (1) Cass. civ., 18 juillet 1895, S. 1895, 1, 305, note de M. LYON-CAEN; D. 1897, 1, 585, note de M. LEVILLAIN; Req., 4 novembre 1897, D. 1900, 1, 345, note de M. LEVILLAIN; Req., 15 février 1905, S. 1905, 1, 29, note de M. LYON-CAEN; D. 1908, 1, 137, note de M. Georges RIPERT qui approuve l'arrêt; Conseil de préfecture de la Seine-Inférieure, 10 février 1893, *R. I. D. M.*, IX, 244; Rouen, 21 juin 1893 et 28 janvier 1903, *J. M.*, 1893, 2, 187 et 1903, 2, 36; Bordeaux, 24 juin 1896, *R. I. D. M.*, XII, 431; Caen, 23 juillet 1897, *Pand. franç.*, 1898, 5, 26; Poitiers, 28 février 1900, *J. M.*, 1901, 2, 46. — Cass. Turin, 23 août 1887, *R. I. D. M.*, IV, 337. — Le système de la *lex fori* est adopté par M. RIPERT, I, n° 1187 et 1188 et note précitée sous Cass., 15 février 1905, D. 1908. 1. 137.

(2) Voy. notamment les trois premiers arrêts cités dans la note précédente, qui disent expressément qu'il n'y a pas lieu de distinguer entre les conséquences directes du fait illicite du capitaine, c'est-à-dire la réparation du dommage, et ses conséquences indirectes, c'est-à-dire la responsabilité civile de l'armateur. « Attendu, dit l'arrêt de 1895, qu'il n'y a pas à distinguer à cet égard entre le capitaine, agent direct du dommage, et les armateurs qui l'ont proposé à la conduite du navire... »

lieu (art. 3, § 1^{er} C. civ.). Mais la responsabilité de l'armateur n'est pas une conséquence de la faute du capitaine. C'est bien cette dernière qui l'a mise en jeu, mais elle n'en constitue, pour ainsi dire, que la *causa remota*. La véritable raison de l'obligation de l'armateur, c'est le contrat d'engagement par lequel le capitaine a été préposé à la conduite du bâtiment, c'est-à-dire un contrat indépendant des actes du capitaine, puisqu'il leur est antérieur (3). D'ailleurs, ce système est sans application quand le fait qui a occasionné la responsabilité de l'armateur s'est accompli en pleine mer. Comme il n'y a pas alors de loi du lieu, on doit en chercher une autre, et il faut alors se décider entre la *lex fori* et la loi du pavillon (4).

Au surplus, au point de vue pratique, le système de la *lex loci*, avec substitution éventuelle d'une autre loi, présente à peu près les mêmes inconvé-

(3) M. COHENDY (note sous Rennes, 21 décembre 1887, D. 1889. 2. 145) ajoute que la règle de l'art. 3, § 1^{er} C. civ. est une règle de droit international terrestre, et que le législateur n'a pas songé au droit maritime en l'édicant. Mais cet argument — qui ne concerne, d'ailleurs, que les faits illicites (et non les contrats) du capitaine — est fort douteux.

(4) Un navire anglais ayant abordé un navire français en pleine mer, le Tribunal de commerce de Marseille (14 décembre 1900, J. M. 1901, 1, 88) appliqua la loi anglaise (loi du pavillon), sans manquer, toutefois, d'ajouter que si le sinistre était arrivé dans les eaux françaises, il aurait appliqué la loi française (*lex loci*). Cpr. Cour d'appel de Gênes, 10 décembre 1894, R. I. D. M., X, 652.

nients que celui de la *lex fori*. Ici encore règne la plus grande incertitude relativement à l'étendue de la responsabilité de l'armateur, qui dépend des hasards de la navigation, et il n'est pas besoin de dire que cette incertitude n'est pas pour encourager les armements maritimes. M. Ripert (I, n° 1188), qui incline au système que nous critiquons, semble bien reconnaître que cette variabilité de la mesure de la responsabilité de l'armateur n'est pas sans inconvénients, mais il défend la *lex loci* en disant que, dans toute solution opposée, ce sont les victimes de l'abordage qui ne peuvent pas prévoir l'étendue exacte de leurs recours. — Nous répondrons que, d'abord, s'il faut choisir entre les armements maritimes et les créanciers maritimes, nous n'hésiterons pas, bien que ces derniers soient les victimes, à nous prononcer en faveur des premiers, car, pour des raisons majeures que nous avons longuement examinées, ils méritent tous les égards. Quant à l'étendue du recours des victimes du sinistre, si elle n'est pas déterminée avec précision dans tout système autre que celui de la *lex loci*, l'est-elle, peut-elle l'être mieux dans ce dernier ? Nullement. D'abord, en effet, si l'accident s'est produit en pleine mer, la *lex loci* fait défaut. En second lieu, même si la victime de l'abordage pouvait toujours savoir par anticipation la législation qui déterminerait l'étendue de son gage, elle n'en continuerait pas moins d'ignorer ce que son

recours lui donnera, puisqu'elle ne peut jamais savoir d'avance avec combien d'autres créances maritimes la sienne va concourir sur le gage restreint de la fortune de mer ou du forfait de la loi anglaise. La connaissance anticipée de la loi applicable ne peut donc être pour elle d'une grande utilité. Il est, au contraire, très utile pour l'armateur, qui n'a pas à craindre ces oscillations, de savoir que sa responsabilité sera invariablement mesurée d'après la même loi. Il y aurait là un avantage considérable qui pourrait contribuer, en partie, au développement de la marine marchande, et que tout système qui veut résoudre les conflits de lois naissant en notre matière, devrait essayer d'atteindre. Il constitue le trait caractéristique du système que nous allons maintenant examiner et qui nous semble le meilleur.

77. Nous avons dit que la responsabilité de l'armateur ne dérive pas directement des actes du capitaine à l'occasion desquels elle est née, mais qu'elle se rattache au contrat d'engagement par lequel l'armateur a confié au capitaine la direction du navire. En effet, pourquoi l'armateur est-il tenu à raison des contrats et des fautes du capitaine ? Parce qu'il est son mandant et son commettant, et que la loi veut que les mandants et les commettants répondent des actes et des faits de leurs mandataires et préposés. Quelle est la loi qui établit cette responsabilité ? Naturellement, celle qui régit le contrat de mandat et de

préposition. Mais la loi veut aussi que l'armateur ne soit pas obligé sans restriction. Quelle est la loi qui limite ainsi sa responsabilité? Naturellement encore, celle-là même qui l'établit, c'est-à-dire celle à laquelle est soumis le contrat d'engagement. Donc, c'est la loi sous l'empire de laquelle le contrat d'engagement du capitaine a été conclu, qui, dans le conflit que nous examinons, doit déterminer l'étendue de la responsabilité de l'armateur.

C'est le système qu'a suivi la Chambre civile dans un arrêt du 4 novembre 1891 (S. 1892, 1, 69, note de M. Lyon-Caen ; D. 1892, 1, 401, note de M. Levillain), sur conclusions conformes de M. l'avocat général Desjardins. Un navire anglais ayant abordé en pleine mer un navire français, la Cour décida que, bien que l'action intentée par ce dernier eût pour premier fondement un quasi-délit imputable au capitaine du navire anglais, cependant le principe de la responsabilité qui incombait au propriétaire de celui-ci dérivait exclusivement de la commission qu'il avait conférée au capitaine, et que, par conséquent, la solution du litige devait être recherchée dans la loi sous l'empire de laquelle le capitaine avait été engagé. — C'est également le système qu'a adopté le Tribunal de première instance de Brême, par jugement du 5 mars 1877 (*Clunet*, 1878, p. 627, et note, p. 628), en décidant que, conformément à la loi du mandat du capitaine, qui était,

dans l'espèce, la loi allemande, le propriétaire d'un navire allemand n'était tenu que sur la fortune de mer à l'égard d'un contrat passé par le capitaine en Irlande, pays qui ne connaît pas la limitation de la responsabilité en matière contractuelle ; car, dit le Tribunal, l'étendue de la responsabilité de l'armateur dépendant de l'étendue des pouvoirs du mandat donné au capitaine, il est naturel d'appliquer la loi de ce dernier contrat.

Reste à savoir quelle est la loi qui régit la commission et le mandat conférés au capitaine, c'est-à-dire, la loi qui gouverne le contrat d'engagement.

Les deux décisions qui viennent d'être citées, s'attachent, pour la déterminer, à la loi du pays où ce contrat a été conclu. La Chambre civile dit qu'elle appliqua la loi anglaise, parce que le capitaine avait été engagé à Hull, qui est un port anglais. Il semble donc que, s'il avait été nommé ailleurs qu'en Grande-Bretagne, la Cour aurait appliqué, bien que le navire fût anglais, une loi autre que la loi anglaise. — Cette manière d'établir la loi à laquelle doit obéir le contrat d'engagement, ne nous paraît pas la meilleure. Certes, même ainsi entendue, cette loi présente sur la *lex fori* et sur la *lex loci* cet avantage pratique d'établir, en fait, l'étendue de la responsabilité de l'armateur d'une façon bien plus précise. Cependant, elle ne le fait pas encore avec la fixité qu'exige l'intérêt de la marine marchande. Car, s'il est vrai que,

le plus souvent, le capitaine est investi de ses fonctions dans le pays auquel appartient le navire, il peut arriver qu'il soit nommé en pays étranger, par exemple parce qu'il a fallu, en cours de route, remplacer le capitaine décédé. Si l'on décide alors que le contrat d'engagement est régi par la loi de ce pays étranger, l'armateur se trouvera soumis, relativement à la mesure de sa responsabilité, à une loi qu'il n'avait pas prévue.

A notre avis, la loi qui gouverne le mandat et la commission du capitaine ne doit pas varier selon le pays où celui-ci a été engagé. Quand on applique aux contrats la loi du lieu où ils ont été passés (*lex loci contractus*), on le fait par interprétation de la volonté des parties. Mais, quand il s'agit du contrat d'engagement, rien n'est plus naturel que de penser que les parties, c'est-à-dire l'armateur et le capitaine, ont voulu se soumettre à la *loi du pavillon*, c'est-à-dire à la loi du pays dont dépend le navire, loi qui, au surplus, sert, de l'avis général, à fixer l'étendue des pouvoirs du capitaine.

Qu'on remarque bien que nous disons la loi du pavillon, et non la loi du mandant et commettant, laquelle, si, en fait, elle se confond le plus souvent avec la première, en diffère cependant parfois (1).

77 (1) Cette distinction est faite avec beaucoup de netteté par M. LEVILLAIN, dans sa note sous Cass., 4 novembre 1891 D. 1892, 1, 401.

C'est ainsi que le navire peut appartenir à plusieurs copropriétaires dont certains n'ont pas la même nationalité que lui, ou bien il se peut encore que les qualités de propriétaire et d'armateur ne soient pas réunies sur la même tête, et que le pavillon du navire ne soit pas du pays auquel appartient l'armateur. Même dans ces hypothèses, nous présumerons que les parties ont voulu s'assujettir à la loi du pavillon.

Si cette interprétation de l'intention des parties est exacte, si, par conséquent, le contrat d'engagement est soumis à la loi du pavillon, c'est cette même loi qui doit également fixer l'étendue de la responsabilité de l'armateur, puisque nous avons admis que cette responsabilité est une conséquence du contrat par lequel le capitaine a été placé à la direction du navire.

Cette solution du conflit de lois que nous examinons, a le mérite d'avoir un fondement juridique, mérite qui fait défaut aussi bien dans le système de la *lex fori*, que dans celui de la loi du lieu des actes ou des faits du capitaine, et qu'a seulement celui de la loi du lieu du contrat d'engagement. Mais, au point de vue pratique, il présente sur les trois à la fois le grand avantage de déterminer une fois pour toutes la mesure de la responsabilité de l'armateur, qu'il met à l'abri des hasards de la navigation. L'armateur sait d'avance que, selon la nationalité de son navire, il ne sera jamais tenu que sur sa fortune de

mer, ou qu'à concurrence du forfait de £ 8 au 15 par tonneau de jauge, quel que soit le tribunal saisi du litige, ou quel que soit le lieu où le capitaine aura passé un contrat, commis une faute ou reçu le commandement du navire.

Malgré ses avantages incontestables, ce système n'a, cependant, été sanctionné que par quelques rares décisions de la jurisprudence française (2). En Angleterre où, pour les faits illicites du capitaine, il est écarté par le M. S. A. de 1894, art. 503, au profit de la *lex fori* (*suprà*, n° 75 *in fine*), il est, au contraire, suivi à l'égard de ses engagements contractuels pour lesquels les tribunaux ne sont plus liés par aucun texte (3). Parmi les auteurs qui l'ont défendu (4), il faut surtout citer MM. Lyon-Caen et Renault (V, n° 268 et *Précis de droit commercial*, II, n° 1661), et spécialement M. Lyon-Caen qui l'a brillamment soutenu dans ses nombreuses et remarquables

(2) Rennes, 21 décembre 1887, S. 1888, 2, 25 ; D. 1889, 2, 145 ; Rouen, 6 juillet 1892, J. M. 1893, 2, 30.

(3) ABBOTT'S, *A treatise on the law relative to merchant ships and seamen*, p. 370 ; JOSEPH STORY, *Commentaries of the conflict of laws*, § 286 b.

(4) Ce système a été entrevu par MM. LABBÉ (note sous Caen, 12 juillet 1870, S. 1871, 1, 57) et de COURCY (I, p. 72 et s.). Il a été défendu, en dehors de MM. LYON-CAEN et RENAULT, cités au texte et à la note suivante, par MM. ASSER et RIVIER, *Éléments de droit international privé*, n° 110 ; DESPAGNET, *Précis de droit international privé*, n° 407 ; COHENDY, note sous Rennes, 21 décembre 1887, D. 1889, 2, 145 ; LEVILLAIN, notes sous Cass., 4 novembre 1891, D. 1892, 1, 401, et sous Cass., 18 juillet 1895, D. 1897, 1, 585.

dissertations (5). Il a été enfin adopté par les Congrès internationaux d'Anvers (1885) et de Bruxelles (1888), et par l'Institut de droit international dans sa session de Lausanne de 1888 (6).

(5) LYON-CAEN, *Etudes de droit international privé maritime*, n° 42; *De l'abandon du navire et du fret*, dans *Le Droit* du 8 juillet 1888; notes sous: Rennes, 21 décembre 1887, S. 1888, 2, 25; Cass., 18 juillet 1895, S. 1895, 1, 305; Cass., 15 février 1905, S. 1905, 1, 29; consultation délibérée pour la *Stokesley Steamship Company*, dans la *Gazette du Palais*, suppl., 1903, 1, 348, à propos de l'affaire jugée par l'arrêt de la Cour de Rouen du 28 janvier 1903, J. M. 1903, 2, 136; Rev. Crit., 1889, p. 622; 1893, p. 257 et 259; 1894, p. 484; 1896, p. 481; 1904, p. 513.

(6). CONGRÈS D'ANVERS: « La loi du pavillon détermine l'étendue de la responsabilité ou de la garantie du propriétaire du navire, à raison des actes du capitaine et des gens de l'équipage »; formule reproduite à Bruxelles. — Institut de droit international: « La loi du pavillon du navire doit déterminer... 8° quelle est l'étendue de la responsabilité du navire à raison des faits du capitaine et des gens de l'équipage, spécialement s'il peut se libérer par l'abandon du navire et du fret. »

CHAPITRE V

DES EFFORTS D'UNIFICATION DES RÈGLES DE LA RESPONSABILITÉ DES PROPRIÉTAIRES DE NAVIRES

78. Les conflits de lois qui naissent en notre matière présentent, nous venons de le constater, le grave inconvénient de mettre les propriétaires de navires dans la plus grande incertitude relativement à l'étendue de leur responsabilité. Selon la règle de conflit suivie par le tribunal saisi du litige, leur responsabilité sera mesurée d'après telle ou telle législation, et, s'ils sont actionnés par deux demandeurs à la fois qui portent le procès devant les tribunaux de deux pays différents, l'étendue de leur responsabilité pourra être déterminée simultanément par deux lois dissemblables (1).

78 (1) Ainsi la Société de navigation *The Stokesley Steamship Co.*, étant poursuivie, en France, par les Chargeurs français, à l'occasion d'un abordage survenu dans les eaux françaises, a été reconnue responsable sur tous ses biens, sauf faculté d'abandon (*lex loci*) ; poursuivie en Angleterre par les Chargeurs anglais, elle a été déclarée tenue par la Cour de justice de Londres (division de l'Amirauté) à raison de £8 par tonneau de jauge. — Voy la note de M. LYON-CAEN sous Cass., 15 février 1905, S. 1905, I, 209.

Un moyen très simple d'éviter ces inconvénients serait l'adoption, par toutes les nations maritimes, de la loi du pavillon comme règle de conflit (2). C'est ce qu'ont très bien compris, ainsi qu'il a été dit plus haut (n° 77 *in fine*), les Congrès d'Anvers (1885) et de Bruxelles (1888), et l'Institut de droit international dans sa session de Lausanne (1888). — Mais, en général, on a préféré s'orienter vers une autre solution, de beaucoup plus difficile. On a essayé d'unifier, dans toutes les législations, les règles qui régissent l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires, — essai qui n'est, d'ailleurs, que la mise en exécution partielle d'un plan plus vaste, consistant à internationaliser tout le droit maritime, pour le mettre en harmonie avec le caractère essentiellement cosmopolite du commerce de mer qu'il a pour objet.

Cette unification, si elle était obtenue, n'aurait rien de nouveau. Ne jouissait-on pas autrefois d'une sorte de droit maritime international, qu'on appelait le *jus nauticum*, et, plus tard, les *us et coutumes de la mer* ? Les lois rhodiennes et, dans des temps moins reculés, le Consulat de la mer, les Rôles d'Oléron, le Guidon de la mer, n'étaient-ils pas invoqués dans plusieurs pays ? (3). Parlant du particularisme moderne des

(2) Cpr. LYON-CAEN, *Etudes de droit international privé maritime*, n° 43, en note.

(3) Cpr. DE COURCY, III, 244 ; RENÉ VERNEAUX, *L'unification du droit maritime*, 1911, p. 5.

législations maritimes, M. de Courcy (III, p. 272) disait, en 1885, que « nous sommes plus barbares en cette matière qu'au temps des Croisades, alors qu'on s'appliquait à unifier les *us et coutumes de la mer* », et, à la Conférence de Bruxelles de 1897 (*Bull.*, n° 1 du *Com. Mar. Int.*, p. 100), M. le sénateur Rahunsen, délégué des Pays-Bas, termina son exposé des avantages de l'internationalisation du droit maritime par cette phrase : « Une loi uniforme, quoiqu'imparfaite, vaut mieux qu'une loi parfaite, remplissant les désirs d'une nationalité, mais différente de celle des autres nationalités ».

On peut avoir quelques doutes sur la possibilité d'unifier le droit maritime dans son ensemble. Mais ce qui est réalisable et qui rendrait, incontestablement, de très grands services au commerce de mer, c'est l'établissement d'une législation uniforme sur certaines matières du droit maritime, les principales, et spécialement sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires, qui constitue un principe fondamental de droit maritime.

79. Les efforts relatifs à l'élaboration d'une règle internationale sur l'étendue de la responsabilité des propriétaires de navires datent du dernier quart du XIX^e siècle. On peut les diviser en trois périodes. Dans la première, on a procédé sans méthode, et, comme on a, généralement, voulu trop embrasser à la fois, on n'a pu arriver à aucun résultat. La seconde

est remplie par l'œuvre patiente, systématique et digne de tous les éloges, du Comité Maritime International. Ses travaux ont été repris officiellement, dans une troisième période, par les Conférences diplomatiques de 1909 et 1910. Enfin, deux pays, la Belgique et la Grèce les ont, avec certaines modifications, consacrés législativement,

SECTION PREMIÈRE

Les premières tentatives d'unification

80. La première période comprend les Congrès internationaux de droit commercial institués par le Gouvernement belge à *Anvers* (1885) et à *Bruxelles* (1888), et le Congrès international de droit maritime de *Gênes*, organisé, en 1892, par la municipalité de Gênes à l'occasion des fêtes données pour le centenaire de Christophe Colomb (1).

80 (1) Il convient de signaler aussi la *Conférence de Hambourg*, tenue, en août 1885, par l'*International Law Association* de Londres, laquelle, à propos de ses délibérations sur le contrat d'affrètement, a examiné également la question de la responsabilité de l'armateur, mais seulement du chef des marchandises transportées. — Voici sa résolution : « Résolu, que cette Association prenne les mesures nécessaires pour obtenir du Parlement du Royaume-Uni de la Grande-Bretagne, qu'il légifère dans un sens conforme à la législation par laquelle, dans la plupart des nations maritimes, la responsabilité du propriétaire du navire, en cas de perte ou dommage à des marchandises transportées par mer, est de droit restreinte au navire et au fret. » — Sur cette Confé-

81. Congrès d'Anvers (27 septembre-3 octobre 1885). — Ce Congrès proposa, comme loi internationale, une règle qui s'inspirait du système des Etats-Unis : limitation de la responsabilité de l'armateur à la valeur du navire et du fret, avec faculté d'en faire l'abandon en nature. Il en différait, cependant, en ce qu'au lieu de considérer la valeur de la fortune de mer à la fin du voyage qui a occasionné les obligations de l'armateur, il la considérait au moment de la poursuite. M. Edmond Picard avait même proposé de ne se placer, pour cette évaluation, qu'au moment de l'abandon, c'est-à-dire à la fin du procès, seul moment où l'on connaît si l'armateur doit quelque chose ou non. Mais le Congrès rejeta sa proposition sur les observations de MM. Langlois, Spée et Droz, qui firent remarquer qu'avec un tel système, l'armateur serait porté, en vue d'un abandon futur, d'exploiter son navire à outrance, pendant la durée de l'instance, qu'il aurait tout intérêt à faire prolonger, se gardant bien d'effectuer à son bâtiment les travaux d'entretien nécessaires à sa conservation (1).

rence et sur les Congrès cités au texte, Voy Ch. LE JEUNE, *Note sur les opinions des différents Congrès relativement à la responsabilité des propriétaires et à sa limitation*, Bull. no 3 du Com. Marit. Int., p. 69.

81 (1). Voici la résolution du Congrès d'Anvers : « La responsabilité des propriétaires de navires dérivant des faits et engagements de leurs préposés est limitée à la valeur du navire et du fret au moment de la poursuite. Ils peuvent se libérer de

82. Congrès de Bruxelles (30 septembre-3 octobre 1888). — Le Congrès de Bruxelles supprima la différence qui existait entre le système du précédent Congrès et celui des Etats-Unis quant au moment où doit être déterminée la valeur de la fortune de mer. Donc, évaluation de cette dernière à la fin du voyage à l'occasion duquel sont nées les dettes de l'armateur : « Il peut, dit la résolution de ce Congrès, dans tous les cas,... s'affranchir de cette responsabilité (la responsabilité établie par l'alinéa précédent à l'égard des actes et des faits des préposés maritimes), par l'abandon du navire et du fret ou de leur valeur à la fin du voyage pendant lequel l'obligation est née ». La résolution ajoute que « si l'abandon est effectif, le propriétaire doit abandonner, outre le navire une indemnité représentant la dépréciation survenue depuis la fin du voyage ».

83. Congrès de Gênes (septembre 1892). — Dans ce Congrès des vues nouvelles se firent jour. On considéra le navire comme une personne morale administrée par l'armateur (1). Celui-ci étant un

cette responsabilité par l'abandon du navire et du fret. L'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur ».

83 (1). Résolution du Congrès de Gênes : — « I. Chaque navire est une personne juridique ayant une responsabilité limitée au montant de son patrimoine. L'indemnité d'assurance fait partie du patrimoine du navire. — II. La gestion et la représentation active et passive du navire appartient à l'armateur. — III. Si le navire n'est pas en condition de satisfaire à ses obligations,

gérant du navire, il n'y aurait plus à distinguer entre ses actes personnels et ceux du capitaine : à raison des uns comme des autres, le navire serait seul tenu. L'armateur ne s'obligerait par ses propres actes, pas plus que le gérant d'une société à responsabilité limitée ne s'oblige sur ses biens personnels par les actes qu'il fait *ès qualité*.

Cette personnalisation de la fortune de mer, qui rappelle les *Single Ship Companies* anglaises, ne rencontrerait pas d'obstacles, dans la pratique, si son propriétaire ou ses copropriétaires n'avaient jamais qu'un seul navire. Mais quand il s'agit de compagnies de navigation possédant plusieurs bâtiments, de grosses difficultés apparaissent, que M. Henri Fromageot a examinées devant la Société de législation comparée (2). On sait que, le plus souvent, les connaissements de ces compagnies contiennent certaines formules (« *tel navire ou un autre lui faisant suite* », « *ou tout autre pour lui* »), par lesquelles elles se réservent le droit d'embarquer les marchandises non sur tel navire déterminé, mais sur un quelconque de leurs navires. Il y là pour elles un avantage évident.

l'armateur est tenu, sous sa propre responsabilité, de présenter, au Tribunal du lieu où le navire est inscrit, le bilan actif et passif du navire pour en provoquer la liquidation, suivant la procédure établie par la loi du lieu : Le Tribunal convoque les créanciers pour la nomination d'un administrateur. La liquidation peut être demandée par tout créancier... »

(2). H. FROMAGEOT, *Rapport sur le Congrès de Gênes, Bull. de la Soc. de législ. comp.*, 1892-93, p. 81.

Elles le perdraient avec le système du Congrès de Gênes. Car, du moment que la contre-partie des chargeurs serait le navire lui-même considéré comme personne morale, et non la compagnie, simple administrateur du bâtiment, leurs marchandises ne pourraient être chargées que sur le navire avec lequel ils auraient traité. Que si l'on maintenait la faculté de substitution que les armateurs se ménagent, actuellement, on arriverait à des abus consistant, pour les compagnies, à embarquer impunément les marchandises qu'on leur confie sur des bâtiments vieillis et peu solides, sans engager en quoi que ce soit leur propre responsabilité en cas de perte du navire, puisque, par cette perte, le véritable débiteur, le navire, aurait disparu. — Puis, dans le cas où la compagnie aurait traité, par exemple, avec des fournisseurs de charbon, sans affectation spéciale de l'opération à un navire déterminé, quelle serait sa situation vis-à-vis de sa contre-partie ? Vraisemblablement, elle serait tenue personnellement. Mais sur quel actif ? Chacun de ses navires constituant une personne morale, la compagnie va-t-elle offrir, comme unique gage, aux créanciers de cette dernière espèce, le mobilier de ses bureaux ? — Pour toutes ces raisons, le Congrès de Gênes n'a généralement recueilli que des critiques (3).

(3) Voy. ARTHUR DESJARDINS, *Le Congrès international de droit maritime de Gênes*, p. 10 à 13.

84. L'œuvre de chacun des trois Congrès que nous venons d'examiner, fut éphémère. Ils échouèrent tous pour une double raison. Ils ont, d'abord, voulu aborder, dans l'espace de quelques jours, une trop vaste matière : l'unification de tout le droit maritime. Parfois même ils se sont, en plus, occupés de certaines matières du droit terrestre ; c'est ainsi que les Congrès d'Anvers et de Bruxelles examinèrent la question de l'unification du droit du change. En second lieu, aucun d'eux n'a laissé derrière lui un organe permanent chargé de poursuivre la réalisation de leurs résolutions ; de sorte qu'une fois le Congrès clos, tout était tombé dans l'oubli (1). — Ces deux lacunes furent comblées par le Comité Maritime International.

SECTION II

L'Œuvre du Comité Maritime International.

85. Le Comité Maritime International a été créé en 1897, en Belgique, par MM. Louis Franck et Charles Le Jeune, sous la présidence d'un éminent homme d'Etat belge, M. Beernaert. Il constitue un centre d'étude qui sert de trait d'union entre les asso-

84 (1) Voy. le discours de M. LYON-CAEN à la séance d'ouverture de la Conférence de Paris 1900 qu'il présidait, *Bull. n° 9 du Com. Mar. Int.*, p. 163.

ciations nationales de droit maritime, lesquelles existent, aujourd'hui, dans plus de vingt pays. Le but qu'il se propose est indiqué par l'article 1^{er} de ses statuts : « a) contribuer, par ses conférences, ses publications et ses autres travaux, à *l'unification du droit maritime* ; b) provoquer la création d'associations nationales pour l'unification du droit maritime ; c) maintenir entre ces associations des rapports réguliers et une action concordante ».

Dans les assises internationales qu'il tient périodiquement, — à l'origine, tous les ans, puis, tous les deux ans, — il se garde bien d'embrasser trop de questions à la fois ; il n'en examine, à chaque conférence, qu'un nombre restreint (par exemple, les abordages et la responsabilité des propriétaires de navires), qui ont été préalablement étudiées et présentées dans un rapport par chaque association nationale, et, parfois, par des commissions internationales réunies entre deux conférences, et sur lesquelles il revient à plusieurs reprises, afin d'arriver à l'entente par la persuasion. Dans l'intervalle des conférences, l'administration du Comité est confiée à un bureau permanent, composé d'un président, d'un vice-président, d'un ou de deux secrétaires, et de membres nommés par le Comité à raison d'un délégué par pays représenté dans son sein (art. 4 des statuts).

Le C. M. I. est une *institution privée*, dépourvue

de tout caractère officiel. Mais, composé, ainsi que les associations nationales, non seulement de juriconsultes, mais aussi d'armateurs, d'assureurs, de commerçants, il exerce, auprès des gouvernements, une influence très efficace, en vue de la réunion de conférences diplomatiques ayant pour objet l'élaboration de conventions sur la base des projets de traité qu'il prépare.

85 bis. Dans le présent chapitre nous n'étudierons l'œuvre du C. M. I. que dans ses grandes lignes. Ce qu'il importe de connaître pour le moment, c'est le système de limitation de la responsabilité des armateurs qu'il a adopté. Mais nous reviendrons souvent sur ses travaux dans notre seconde partie, à propos d'une foule de questions, telles que celles de savoir quelle est la composition exacte de la fortune de mer, si la responsabilité de l'armateur non propriétaire du navire bénéficie d'une limitation, etc. etc.

86. Un point sur lequel il faut insister avant d'aborder l'étude des efforts d'unification du C. M. I. en notre matière, c'est qu'ils ont eu pour objet, non la responsabilité même du propriétaire du navire, mais seulement l'étendue de cette responsabilité. Le Comité ne s'est pas demandé dans quels cas le propriétaire du navire s'oblige par les actes de ses préposés ; il ne s'est pas, par exemple, posé des questions telle que celle de savoir si le propriétaire doit être tenu aussi bien à raison des fautes nautiques,

que des fautes commerciales du capitaine. Ces questions ont été laissées aux lois nationales. Mais, une fois que celles-ci les ont résolues, et résolues dans le sens de la responsabilité, le C. M. I. intervient pour dire par quel mode et dans quels cas cette responsabilité sera limitée. M. Frédéric Sohr compare cette limitation à une digue opposée aux eaux qu'elle a pour mission de contenir : « les eaux, selon les pays, varieront de couleur, de composition ou de profondeur ; peu importe : elles viendront se briser partout contre une digue identique » (1).

87. Conférences de Bruxelles, d'Anvers et de Londres.— La première conférence du C. M. I. fut tenue à *Bruxelles* le 7 juin 1897. Elle avait pour objet la matière de l'abordage, mais, sur l'insistance des délégués anglais, qui prétendaient que cette matière était considérée chez eux comme étroitement liée à celle de la responsabilité des armateurs, et qu'ils ne pouvaient pas reporter en Angleterre des propositions sur l'une, sans en reporter, en même temps, sur l'autre, la conférence examina sommairement la question de la responsabilité des propriétaires de navires, et soumit, en vue de sa prochaine session, à l'examen des associations nationales, la question de savoir : « a) si la responsabilité du propriétaire du navire doit être une responsabilité

86 (1) Frédéric SOHR, *la Limitation de la responsabilité des propriétaires de navires*, p. 17.

personnelle, et, si oui, si elle doit être limitée et jusqu'à quel point; *b*) ou si elle doit être restreinte au navire, y compris le fret et tout droit du propriétaire sur le navire après l'abordage » (*Bull.*, n° 1, p. 103).

Les rapports qui furent présentés sur cette question, par les associations nationales, à la conférence suivante, tenue à *Anvers* en septembre 1898, n'offrirent pas beaucoup de chances en faveur de l'unification des différentes législations. Chaque association se bornait, généralement, à recommander l'adoption du système suivi dans son pays. Ainsi, les associations allemande et norvégienne proposèrent le système de la responsabilité réelle, la Grande-Bretagne celui de la responsabilité personnelle limitée à un forfait légal calculé d'après le tonnage du navire. Seules les associations belge et française consentaient à apporter une modification au système de leurs pays, pour donner à l'armateur le choix entre l'abandon en nature et l'abandon en valeur (1).

Mais c'est surtout pendant les débats de la conférence que la possibilité d'arriver à un résultat parut comme extrêmement faible. L'accord n'était pas irréalisable entre les délégués du Continent, car les

37 (1) Les Pays-Bas proposaient également un système analogue. Voy. pour les rapports des différentes associations, *Bull.* n° 2, p. 33; n° 3, p. 1; n° 4, p. 58, 65, 78. — Résumé synoptique de ces rapports, *Bull.*, n° 5, p. 26 à 28.

différences qui séparent les systèmes suivis chez eux sont, en somme, secondaires. Mais toute entente avec la Grande-Bretagne parut impossible. La majorité de ses délégués, et notamment MM. Douglas Owen et Carver, se montrèrent intransigeants. Ils reconnaissaient que la responsabilité supplémentaire de £ 7 établie par la loi anglaise pour les cas de mort d'homme et de blessures, ne pouvait pas se justifier, et acceptaient sa suppression. Ils acceptaient encore que le chiffre de £ 8 par tonne fût modifié s'il apparaissait comme trop élevé, ou même qu'on établît différentes catégories de navires ayant chacune leur limite de responsabilité (Cpr. *suprà*, n° 69, note 3). Mais là où ils ne faisaient aucune concession, c'était : d'abord, le renouvellement de la responsabilité de l'armateur à propos de chaque accident distinct, car ils trouvaient qu'« il était juste que chaque cas nouveau d'imprudence donnât lieu à une nouvelle responsabilité » ; et puis, et surtout, le maintien de la responsabilité malgré la perte du navire. La distinction continentale de la fortune de mer et de la fortune de terre leur paraissait tout à fait artificielle. Pourquoi, disaient-ils, la fortune de terre ne doit pas répondre de la fortune de mer ? « Est-ce qu'on admettra la réciproque, et dira-t-on que la fortune de mer ne serait pas responsable des dettes contractées sur terre ? Et si les deux fortunes doivent être séparées, pourquoi peut-on subdiviser la fortune de mer en

différentes parties, en autant de parties qu'il y a de navires ? » (*Bull.*, n° 5, p. 76.)

Pourtant, certains délégués britanniques se montrèrent favorables au système continental. M. Thos. R. Miller dit qu'en contact journalier avec les armateurs anglais, il n'avait jamais entendu un seul d'entre eux se déclarer satisfait du système anglais, et M. John Glover proposa de limiter la responsabilité de l'armateur au navire et au fret avec un maximum de £ 8 par tonne. Malgré ces sentiments conciliants, la conférence ne put aboutir à aucun résultat et renvoya la question à sa prochaine réunion qui devait se tenir, en juillet 1899, à Londres.

A *Londres*, mêmes résistances du côté britannique. On voulait bien faire une dernière concession et admettre la responsabilité unique de l'armateur par voyage quel que fût le nombre des accidents survenus en cours de route ; mais on n'acceptait pas de faire dépendre cette responsabilité des événements de l'expédition. Cette différence fondamentale entre le système britannique (valeur du navire avant l'accident) et le système continental (valeur du navire après l'accident) paraissait s'élever « comme un mur infranchissable en travers du chemin de la réforme » (2), et lorsque certains membres de la conférence essayèrent de démontrer que l'adoption du système conti-

(2) DOUGLAS OWEN, *De la responsabilité en cas d'abordage maritime d'après la législation anglaise*, Clunet, 1897, p. 695.

nemental comme loi universelle, ne pourrait être que profitable à la Grande-Bretagne, M. Raikes, délégué de ce pays, adressa à ses compatriotes l'avertissement du prêtre Laocoon : « *Timeo Danaos et dona ferentes* » (*Bull.*, n° 6, p. 117).

Néanmoins, malgré ces résistances, la conférence put, cette fois, arriver à un accord, auquel adhérèrent dix des quinze délégués anglais, et la résolution suivante fut votée sur la proposition de M. Mac Arthur : « La Conférence recommande comme loi universelle maritime la règle suivante, applicable à tous dommages matériels occasionnés par le navire soit à des choses flottantes, soit à des objets fixes ou terrestres. — Le propriétaire du navire aura le choix de se décharger de toute responsabilité : soit par l'abandon du navire et du fret ; soit par le paiement d'une somme d'argent calculée d'après le tonnage du navire... » (*Bull.*, n° 6, p. 6.)

La première idée de ce compromis entre le système continental et le système britannique paraît avoir été émise par M. Verneaux (3). Au lieu de voir entre eux, comme M. Owen, une antinomie irréductible, M. Verneaux a pensé qu'il était possible de les

(3) VERNEAUX, *Les récents efforts en vue de l'unification du droit maritime*, *Rev. polit. et parl.*, 1897, p. 133, et *De l'abordage maritime et de la responsabilité des propriétaires de navires*, *R. I. D. M.*, XIII (1897-1898), p. 488.

concilier et de satisfaire ainsi à la fois les propriétaires de navires de grande valeur, lésés par le système continental, et les propriétaires de navires de faible valeur, lésés par le système britannique (*suprà*, n^{os} 69 et 70), en leur donnant le droit d'opter entre les deux. Mais il faut noter que, dans sa combinaison, M. Verneaux prenait le système continental dans sa meilleure forme, qui est celle de l'Allemagne et des Pays Scandinaves, tandis que la résolution de Londres adoptait la conception française de l'abandon.

Il faut encore remarquer que cette résolution ne juxtaposait pas les deux systèmes sans apporter certaines modifications à leur structure générale. Ainsi, elle adoptait bien le système continental comme l'un des deux modes de libération qu'elle offrait à l'armateur, mais elle ne le faisait que pour les faits illicites du capitaine ; au contraire, pour ses contrats, la responsabilité de l'armateur restait illimitée, conformément au système britannique. D'autre part, si elle faisait une place à ce dernier, en permettant à l'armateur de dégager sa responsabilité moyennant une somme forfaitaire, celle-ci était encourue, non à propos de chaque accident, mais une fois pour tous les sinistres d'un même voyage, conformément à la conception continentale.

Un autre point qu'il est nécessaire de signaler, c'est que la résolution de Londres ne concernait que

les dommages matériels. La responsabilité de l'armateur pour mort d'homme ou blessures, qui paraît intéresser l'opinion publique anglaise d'une façon particulière, avait été laissée de côté pour ne pas faire échouer, dès le début, les tentatives d'unification. Aussi, la conférence vota-t-elle la résolution suivante : « *La question des réclamations pour perte de vie ou lésions corporelles est réservée.* » Cette question ne fut examinée qu'en 1909, à Brême, et, en 1911, à Paris. Par conséquent, tout ce que nous aurons à dire jusque-là ne concerne que les dommages commis aux choses.

88. Conférences de Paris et de Hambourg, Commission d'Anvers, Conférences d'Amsterdam et de Liverpool. — La résolution de Londres fut confirmée à la conférence de *Paris* d'octobre 1900, laquelle étendit le champ d'application de la limitation de la responsabilité (1). Elle le fut de nouveau, en septembre 1902, à la Conférence de *Hambourg*, qui chargea une commission de donner aux résolutions

88 (1) Voici la résolution de Paris : « La solution adoptée par le Congrès de Londres quant à la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires doit s'appliquer : 1° Aux dommages causés aux digues, quais et autres objets fixes quelconques ; 2° Aux contrats conclus même par le propriétaire du navire, dès que leur exécution rentre dans les fonctions légales du capitaine, sans qu'il y ait lieu de distinguer si la violation de ces contrats est due à une personne de l'équipage ou non, le cas de faute personnelle du propriétaire seul excepté ; 3° La limitation de la responsabilité ne doit pas s'étendre aux gages du capitaine et de l'équipage » *Bull.*, n° 9, p. V.

de Londres et de Paris la forme d'un projet de traité (*Bull.*, n° 10, p. XXXV).

Cette commission se réunit à *Anvers* à la fin de septembre 1903. Dépassant le cadre qui lui avait été tracé à Hambourg, elle étendit, dans le projet de traité qu'elle rédigea, le bénéfice de la limitation aux engagements contractuels du capitaine. D'autre part, au lieu de donner à l'armateur, conformément au système admis à Londres, le choix entre l'abandon de la fortune de mer et le payement d'une somme forfaitaire, elle limitait de plein droit sa responsabilité à la fortune de mer, mais lui accordait la faculté de substituer à ce mode de libération l'abandon de la valeur de la fortune de mer à la fin du voyage, ou le payement d'une somme limitée, pour chaque voyage, à £ 8 par tonneau de jauge brute du navire. — L'idée de cette triple option offerte à l'armateur est due à un projet que M. L. de Valroger avait rédigé en vue de la conférence de Londres, sauf que cet auteur prenait pour base la faculté d'abandon du droit français (2), tandis que la commission d'Anvers fondait son système composite sur la responsabilité réelle du droit allemand.

Tel était l'avant-projet de traité de cette commission qui a été soumis à la conférence d'*Amsterdam* (septembre 1904). Il y rencontra une opposition très

(2) L. de VALROGER, *La responsabilité des propriétaires de navires*, R. I. D. M., XV (1899-1900), p. 256.

énergique de la part des délégués anglais, qui refusaient de souscrire à l'extension de la règle de la limitation à la responsabilité de l'armateur dérivant des contrats passés par son capitaine. Comme toute entente devenait impossible, on adopta une solution d'expédient : on vota, en première lecture, l'avant-projet de traité, mais on renvoya son examen approfondi à la conférence suivante pour laquelle on choisit *Liverpool*.

Là (octobre 1905), les délégués britanniques attaquèrent de nouveau très vivement l'extension de la limitation aux contrats du capitaine, prétendant que jamais leur Parlement ne consentirait à modifier sa législation sur ce point. Par malheur, revenant sur les résolutions antérieurement votées, ils combattirent également le principe même de l'option entre différents procédés de limitation, qui leur paraissait « un effort tenté pour concilier l'inconciliable », et qui méconnaissait entièrement, à leurs yeux, les droits des chargeurs qu'il traitait « comme s'ils n'étaient qu'une quantité négligeable et même comme s'ils n'existaient pas » (3), alors que cependant la valeur de la cargaison est, en moyenne, trois ou quatre fois supérieure à celle du navire.

Finalement, une solution transactionnelle est intervenue. La limitation ne s'appliquerait à la responsa-

(3) DOUGLAS OWEN, *Bull.*, n° 12, p. 159.

bilité contractuelle de l'armateur que pour les avaries et pertes occasionnées aux objets embarqués à bord du navire. D'autre part, le système de l'option fut adopté tel qu'il avait été admis à Amsterdam. Son domaine d'application était restreint « au cas où un dommage ou une perte est : 1° occasionné à des biens, marchandises ou tous autres objets quels qu'ils soient se trouvant à bord du navire, ou 2° occasionné par suite de navigation fautive de ce navire, à un autre navire, ou à des biens, marchandises ou autres objets quels qu'ils soient se trouvant à bord d'un autre navire, de même que 3° aux digues, quais ou autres objets fixes, ainsi que pour le relèvement des épaves ». (*Bull.*, n° 12, p. XII). — De plus, la conférence chargea le Bureau Permanent de désigner une commission pour l'élaboration d'un texte définitif qui lui serait soumis à sa prochaine session.

89. Commission de Paris et conférence de Venise. — La commission nommée par le Bureau Permanent s'est réunie à *Paris* les 4 et 5 juin 1906, et, sur la base d'un projet préparé par l'Association française, elle rédigea, après un examen approfondi de la matière, un avant-projet de traité qu'elle soumit à la conférence suivante tenue à *Venise* en septembre 1907 (1). Par le texte définitif que vota cette confé-

89 (1) Voy. l'avant-projet de l'association française, *Bull.*, n° 13, p. 24, en note, et celui de la commission de Paris, *Bull.*, n° 13, p. 7.

rence, à laquelle quinze pays étaient représentés, la première phase de l'œuvre d'unification, celle des travaux privés, prenait fin pour céder désormais la place à l'action officielle des gouvernements.

Voici, dans leurs grands traits, les solutions admises par l'avant-projet de traité de Venise (*Bull.*, n° 19, p. XIV).

Comme système de limitation, il consacre celui qui avait été adopté, pour la première fois, à la conférence d'Amsterdam, et qui constituait une transaction entre les systèmes de l'Allemagne et des Etats-Unis d'une part, et celui de la Grande-Bretagne de l'autre. Donc, constitution de la fortune de mer en patrimoine d'exécution, avec faculté, pour l'armateur, de la racheter par le payement, soit de sa valeur, soit d'une somme forfaitaire. — Art. 2 : « Le propriétaire du navire n'est tenu que sur le navire, le fret et les accessoires du navire et du fret afférents au voyage... » (2). Art. 6 : « Le propriétaire peut subs-

(2) Bien que cet article limite de plein droit la responsabilité de l'armateur à la fortune de mer, consacrant ainsi l'idée allemande de la responsabilité réelle, l'art. 4 semble admettre la faculté d'abandon du droit français. Il est, en effet, ainsi conçu : « Le propriétaire peut se libérer des obligations à raison desquelles sa responsabilité est admise, soit par l'abandon du navire et du fret et de leurs accessoires, soit par les modes prévus aux articles 6 et 7 ». — Voy. sur cet article, les critiques de la commission élue par l'association française postérieurement à la conférence de Venise, afin de revoir le texte voté par celle-ci, dans les *Ann. de dr. com.*, 1908, p. 68, note 3, et les observations faites par la délégation française à la conférence diplomatique de

tituer au navire sa valeur à la fin du voyage. » Art. 7 : « Le propriétaire a la faculté de libérer le navire, le fret et les accessoires visés à l'art. 2, par une somme correspondant, pour chaque voyage, à 8 livres sterling par tonne de jauge brute de son navire... »

Cette limitation existe (art. 2) aussi bien pour les « faits et fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote, ou de toute autre personne au service du navire », que pour l'« indemnité d'assistance ou de sauvetage et (les) obligations contractuelles ou légales assumées par le capitaine », sauf que pour les indemnités d'assistance et de sauvetage, l'armateur (art. 7) ne peut dégager sa responsabilité par le paiement du forfait de £ 8 par tonne, mais seulement par l'un des deux autres procédés de libération.

Cette extension de la limitation aux contrats a été obtenue après que Sir William Pickford eût déclaré, au nom des délégués britanniques, que, bien que préférant le principe de la responsabilité illimitée en matière contractuelle, ils étaient, néanmoins, « tout

Bruxelles de 1909 (*Procès-verbaux*, 1909, p. 47). — La présence, dans le texte du projet, de cet article 4 qui paraît supposer l'existence d'une responsabilité personnelle, est due aux observations du délégué américain M. BROWN, lequel fit remarquer qu'aux Etats-Unis, les affaires *in rem* et celles *in personam* sont respectivement partagées entre les Cours fédérales et les Cours de droit commun, et que, par conséquent, il était impossible à son pays d'écarter, dans l'état actuel de son organisation judiciaire, le principe de la responsabilité personnelle. — *Voy. Bull.*, n° 19, p. 495. Cpr. HOSTIE, dans *Le Droit Maritime*, 1911, n° 4, p. 259.

disposés à rencontrer les vues opposées dans un esprit conciliant » (*Bull.*, n° 19, p. 706). — Cependant, la limitation ne concerne pas tous les contrats. « Le propriétaire est tenu sans limitation des gages du capitaine et de l'équipage et des créances pour réparations et fournitures » (Art. 2 *in fine*). Pour les gens de mer, on a trouvé que des considérations de justice et d'humanité voulaient que ceux qui exposent tous les jours leur vie au service du navire, pussent toucher leurs salaires dans leur intégralité. Quant à la responsabilité illimitée de l'armateur pour fournitures et réparations, elle a été admise parce que les Anglais l'avaient mise comme condition de leur adhésion au principe de la limitation en matière contractuelle. D'ailleurs, elle répondait également au désir des délégués des Etats-Unis, qui firent remarquer que leur pays était grandement intéressé à ce que la rentrée de ses importantes créances pour réparations faites aux navires étrangers fût assurée.

Comme les droits des créanciers sont réglés par voyage, l'art. 8 de l'avant-projet définit le voyage : « Le voyage est réputé fini après débarquement complet des marchandises et des passagers se trouvant à bord au moment où l'obligation est née ». Si donc, dans un voyage de Bordeaux au Piré, avec escales à Lisbonne, Alger et Malte, un abordage se produit entre Bordeaux et Lisbonne, et que les marchandises et les passagers se trouvant à bord lors

du sinistre soient débarqués à Alger, le voyage est réputé terminé à ce port, et les victimes de l'abordage n'auront aucun droit sur le fret touché pour les marchandises chargées à Alger pour le Pirée (3).

D'autre part, l'article 10 est ainsi conçu : « Les dispositions précédentes ne portent pas atteinte au droit des créanciers de saisir le navire dans un port d'escale, même avant la fin du voyage. La caution donnée pour obtenir mainlevée est acquise au créancier saisissant dans les termes dans lesquels elle a été donnée, et ne sera modifiée par les événements ultérieurs, ni invoquée à leur sujet pour restreindre les droits des créanciers ». Cet article, qui ne fait, d'ailleurs, ainsi que le faisait observer M. Autran (*Bull.*, n° 19, p. 604), que consacrer un usage quotidien, consistant, pour les victimes d'un accident, à saisir le navire au premier port d'escale et à ne donner mainlevée de la saisie que moyennant caution à eux spécialement affectée et indépendante du sort ultérieur du navire, a été voté sur les propositions

(3) L'avant-projet d'Amsterdam, art. 1^{er} *in fine* (*Bull.*, n° 11, p. XIV), reproduit, sur ce point, par l'art. 3 de l'avant-projet de l'association française (*Bull.*, n° 13, p. 24), prévoyait aussi l'hypothèse d'un voyage sur lest et celle d'obligations successives (par exemple, second abordage survenant entre Lisbonne et Alger) : « En cas d'obligations successives (le voyage sera réputé fini) après débarquement final de l'ensemble des marchandises se trouvant à bord, au moment tant de l'un que de l'autre événement. Si le navire ne porte ni marchandises, ni passagers, le voyage sera réputé fini au premier port où il abordera, ou au port même où il se trouve. »

des délégués anglais, et notamment de M. Acland qui avait déposé un amendement à ce sujet dès la conférence de Liverpool (*Bull.*, n° 12, p. 249), parce qu'il y voyait une compensation à la concession que faisaient ses compatriotes en sacrifiant l'idée britannique de la responsabilité par accident à l'idée continentale de la responsabilité par voyage. — Si donc, pour reprendre notre exemple, nous supposons que le navire a causé deux abordages, un premier, entre Bordeaux et Lisbonne, un second, entre cette dernière ville et Alger, et qu'ayant fait l'objet d'une saisie à chacun de ces ports, il a été obligé, pour se libérer, de donner chaque fois caution, disons d'un million, si telle est sa valeur, l'armateur aura définitivement payé deux fois le prix de son bâtiment. Mais il ne peut pas s'en plaindre, car il ne dépendait que de lui de ne pas donner caution à Lisbonne et de laisser vendre son navire dans ce port par la voie d'exécution, auquel cas le voyage aurait été réputé fini à Lisbonne (4).

Enfin, l'article 5 stipule que « s'il existe un droit de préférence sur le navire ou sur le fret en faveur de créanciers à l'égard desquels la limitation de la responsabilité n'est pas admise, le propriétaire du navire sera personnellement tenu de compléter en espèces, jusqu'à concurrence des sommes prélevées

(4) Cpr. HENNEBICQ, II, n° 536 ; HENNEBICQ et SIEVEKING, *Bull.*, n° 13, p. 31.

par ces créanciers, les valeurs formant la limite de sa responsabilité » (*infra*, n° 251).

Tel est, dans ses grandes lignes, l'avant-projet de traité adopté à Venise, et sur lequel nous aurons à revenir par la suite. — Avant de se séparer, la Conférence, qui avait également arrêté un avant-projet sur les hypothèques et privilèges maritimes, vota la résolution suivante : « La Conférence est d'avis que les avant-projets de traité sur la limitation de la responsabilité et sur les hypothèques et privilèges maritimes, arrêtés à Venise, constituent une transaction raisonnable au point de vue des législations existantes et des intérêts engagés, et devraient être adoptés comme loi universelle. En conséquence, le Bureau Permanent est invité à prier respectueusement le Gouvernement belge de bien vouloir convoquer la troisième session de la conférence diplomatique (5) et de lui soumettre les deux codes votés à Venise, afin qu'ils puissent être examinés par les Puissances et adoptés comme loi universelle en même temps que les codes sur l'abordage et l'assistance. »

(5) Dans ses deux premières sessions (février et octobre 1905), la Conférence diplomatique de Bruxelles s'était occupée des deux avant-projets élaborés par le Comité Maritime International sur l'abordage en mer et sur l'assistance et le sauvetage maritimes. Elle les vota dans sa quatrième session, le 23 septembre 1910.

SECTION III

Les conférences diplomatiques de Bruxelles de 1909 et 1910

90. Les travaux d'unification du Comité Maritime International, qui ont, ainsi qu'il a été dit plus haut (n° 85), un caractère purement privé, préparent le terrain à l'action officielle des gouvernements. En notre matière il y eut deux conférences diplomatiques, tenues à Bruxelles, l'une, du 28 septembre au 8 octobre 1909, l'autre, du 12 au 27 septembre 1910. La première examina le projet de traité voté à Venise par le C. M. I. et arrêta les « bases d'un projet de convention sur la limitation de la responsabilité des propriétaires de navires » à soumettre à l'étude des gouvernements intéressés. Elles furent remplacées, à la conférence de 1910, par deux avant-projets de convention internationale, l'avant-projet A et l'avant-projet B. Peut-être, sans la guerre de 1914, la convention sur la responsabilité des propriétaires de navires, ainsi que celle sur les privilèges et hypothèques maritimes, seraient-elles déjà conclues, comme l'ont été, le 23 septembre 1910, les deux conventions relatives, l'une à l'abordage, et l'autre à l'assistance et au sauvetage.

91. I. Conférence diplomatique de 1909. —
Cette conférence se servit, comme base de ses travaux,

de l'avant-projet que le C.M.I. avait arrêté à Venise, en 1907, à la quasi-unanimité. Mais les différents gouvernements étaient loin d'être prêts à l'accepter purement et simplement. Par leurs rapports ou par leurs délégués, ils présentèrent diverses observations dont les plus importantes, s'attaquant aux fondements mêmes de l'œuvre de Venise, furent faites par l'Allemagne, et surtout par la Grande-Bretagne, laquelle, par son refus d'homologuer les principaux résultats auxquels le C. M. I. était si péniblement arrivé, parut au début — mais, heureusement, au début seulement — un obstacle insurmontable à l'entente.

92. Le gouvernement *allemand* était, en principe, contraire au système de la triple option conférée au propriétaire du navire à Venise (1). Il admettait bien la faculté de racheter la fortune de mer, constituée en patrimoine d'exécution, par le paiement de sa valeur, mais non par celui de £ 8 par tonneau de jauge. Toutefois, dans le cas où, sans le droit de substitution de ce forfait, l'accord serait impossible, le gouvernement allemand se montrait disposé, dans un but de conciliation, à l'adopter, mais alors, puisqu'il ne s'agirait que d'une concession à faire à la législation anglaise, il était d'avis qu'il ne fallait

92 (1) Voy. les propositions allemandes et les déclarations du délégué allemand, M. STRUCKMANN, *Procès-verbaux*, 1909, p. 34 et 101.

pas aller, avec le texte de Venise, plus loin que cette législation elle-même, et qu'en conséquence, le forfait ne devrait être admis que dans la limite où la législation anglaise permet au propriétaire du navire de se libérer par le paiement de £ 8 par tonne. Par conséquent, alors que la limitation à la fortune de mer ou à sa valeur existerait aussi bien pour les obligations délictuelles que pour les obligations conventionnelles nées au cours de l'expédition, la faculté de libération par une somme forfaitaire ne serait possible que pour les faits illicites et non pour les contrats du capitaine, et ce forfait serait, d'autre part, encouru, non une fois pour toutes les fautes commises au cours de tout le voyage, mais à propos de chaque accident distinct (2). Enfin, comme on augmentait les moyens de libération du propriétaire, le gouvernement allemand estimait qu'il y avait lieu de relever la somme de £ 8, — de la porter, par exemple, à £ 10 par tonne, — afin que la combinaison des systèmes américano-continentaux et du système anglais ne constituât pas un avantage unilatéral au profit du propriétaire du navire.

Mais le point sur lequel le gouvernement allemand insistait le plus, c'était le privilège sur la fortune de mer qu'il demandait au profit des créanciers mari-

(2) Sur ces points, M. LYON-CAEN se déclara, au nom des délégués français, de l'avis de la délégation allemande, *Procès-verbaux*, 1909, p. 105.

times. « L'équité exige, disait-il, que les créanciers qui ne peuvent saisir qu'une partie déterminée des biens de leur débiteur, aient l'assurance d'être désintéressés sur cette partie de préférence aux autres créanciers, et notamment aux créanciers hypothécaires. » Le droit, pour eux, de saisir le navire est, en effet, bien insuffisant, puisqu'il est impuissant contre les droits réels préexistants. Il est vrai que l'art. 5 du projet de Venise oblige personnellement l'armateur à verser aux créanciers maritimes les sommes prélevées par les créanciers à droits illimités ayant sur la fortune de mer un droit de préférence. Mais cette garantie est également insuffisante, car les créanciers à droits illimités ont pu saisir à leur profit les biens de terre de l'armateur et prévenir ainsi les créanciers à droits limités, lesquels ne peuvent s'attaquer sur eux que subsidiairement. Et, d'ailleurs, pourquoi obliger les créanciers maritimes d'un armateur résidant à l'étranger de s'adresser à un tribunal étranger, peut-être bien lointain, pour faire valoir, sur la fortune de terre de l'armateur, le recours que leur accorde l'article 5, alors qu'ils pourraient très facilement, si l'on rendait leurs créances privilégiées, se faire indemniser sur le navire qui se trouve dans un port du pays ? — Pour ces motifs, l'article 3 du contre-projet sur les hypothèques et privilèges maritimes présenté à la conférence par le gouvernement allemand, était ainsi conçu : « Sont seuls privilégiés

sur le navire, le fret et les accessoires du navire et
« du fret... 6° les créances à l'égard desquelles la
« responsabilité du propriétaire du navire est limitée
« d'après la convention concernant la responsabilité
« des propriétaires de navires et qui ne rentrent pas
« sous l'un des numéros ci-dessus. »

93. De son côté, la délégation *britannique* ne voulait admettre le système de la fortune de mer *en nature*, même comme l'un des éléments d'une option (1). Pour elle, on devrait s'écarter le moins possible des principes généraux. Or, ceux-ci veulent que le commettant réponde personnellement des actes de ses préposés. Le capitaine doit donc obliger l'armateur sur tous ses biens indistinctement, et non seulement sur le navire et le fret. Quant à la limitation de cette responsabilité qu'exigent des raisons majeures d'intérêt public, la seule concession que pouvait faire la délégation britannique, c'était d'admettre comme procédés de libération, à côté du forfait de £ 8 par tonne, l'abandon de la *valeur* du navire à l'état sain, du fret et de leurs accessoires. Donc, responsabilité personnelle limitée à la valeur de la fortune de mer avant l'accident, avec un maximum de £ 8 par tonneau de jauge. Cette limitation ne s'appliquera qu'aux faits illicites du capitaine, y compris les dommages causés à la cargaison, dont

93 (1) Voy. les observations de la délégation et celles de Sir WILLIAM PICKFORD, *Procès-verbaux*, 1909, p. 62 et 100.

les propriétaires se trouvent avec l'armateur en rapports contractuels, mais elle sera étrangère aux contrats passés par le capitaine, qui obligeront l'armateur sans aucune restriction.

Reste à savoir si la responsabilité de l'armateur doit être encourue par voyage ou par accident. Sur cette question, la délégation britannique déclara ne pouvoir admettre aucun autre point de vue que celui de la législation anglaise, qui veut que la responsabilité se renouvelle à chaque accident, afin que le créancier ne supporte pas les risques courus par le navire après la naissance de sa créance. Pourquoi, demanda Sir William Pickford, une réclamation introduite au début du voyage doit-elle rester sans résultat si le bâtiment a péri par la suite ? Et il répondit lui-même : « Pourquoi ? Parce que, pour ne prendre qu'un exemple, le capitaine qui a commis une première faute, en a commis une seconde, et que, par suite de celle-ci, le navire a complètement disparu, de telle sorte que l'armateur se trouve affranchi, en pratique, de la conséquence d'une première faute de son préposé parce que, celui-ci, une seconde fois, s'est rendu coupable de négligence. Peut-être cette disparition est-elle aussi la conséquence d'un événement fortuit ; mais de cet événement le réclamant, qui a vu son action naître au début du voyage, ne devrait point pâtir, puisqu'il lui est complètement étranger. » Il est vrai que le

créancier peut saisir le navire avant la fin du voyage, auquel cas les événements ultérieurs sont sans influence sur la caution que l'armateur ne manquera pas, le plus souvent, de lui donner pour obtenir la libération de son bâtiment. Mais le remède n'est pas toujours efficace. Il y a des cas où la saisie n'est possible qu'à la fin de l'expédition, et d'autres où, soit parce que la réclamation est de peu d'importance, soit pour d'autres raisons, on ne veut pas saisir. Quant à l'argument que le créancier peut s'assurer contre la perte du navire, c'est résoudre la question par la question, car il s'agit précisément de savoir si la prime de cette assurance doit être payée par le réclamant ou par l'armateur.

Pour toutes ces raisons, la délégation britannique était d'avis que la valeur de la fortune de mer, qui constitue la limite de la responsabilité de l'armateur, devait être prise en considération avant, et non après, l'accident, et qu'elle devait être payée pour chaque accident distinct, et non une fois pour toutes les dettes de l'expédition, pourvu que, chaque fois, elle ne dépassât pas le maximum de £ 8 par tonneau de jauge.

94. Ces observations des délégations allemande et britannique prouvaient qu'il fallait encore de nouveaux efforts avant d'arriver au but.

La conférence chargea une sous-commission, présidée par M. Lyon-Caen, de trouver un terrain d'en-

tente. Des délibérations de cette sous-commission est sorti un projet de convention rédigé par MM. Le Jeune et Franck, et devant être soumis aux différents gouvernements « comme constituant une *base d'entente* réalisable et raisonnable ». Sur bien des points, ces *Bases* reproduisent le texte de Venise ; elles admettent notamment comme système de limitation celui de la responsabilité cantonnée de plein droit sur la fortune de mer (art. 2), avec faculté, pour l'armateur, de lui substituer sa valeur à la fin du voyage (art. 5), ou le forfait de £ 8 par tonneau de jauge (art. 6). Voici les principales modifications apportées au projet de Venise, et qui constituent autant de concessions faites à la délégation britannique (1).

Celle-ci n'admettait la limitation que pour les faits illicites du capitaine, — sans distinguer, il est vrai, selon que la personne lésée était un tiers ou une personne se trouvant avec l'armateur en rapports contractuels, par exemple, un chargeur. Le texte de Venise étendait, au contraire, ce bénéfice à toutes les « obligations contractuelles ou légales assumées par le capitaine » (art. 2). Les Bases de 1909 ont adopté une solution transactionnelle. Elles limitent la responsabilité de l'armateur même en matière contractuelle, mais seulement lorsque les contrats souscrits

94 (1) Voy. le rapport de M. FRANCK, *Procès-verbaux*, 1909, p. 155 et suiv.

par le capitaine ont été rendus *nécessaires* à la suite d'un accident de navigation. D'après les articles 2 et 11 des Bases, la limitation s'applique : « (au) dommage
« causé aux biens et droits de toute nature appartenant à des tiers, sur terre ou sur l'eau, par les faits
« et fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou
« de toute autre personne au service du navire ;
« (aux) dommages causés à la cargaison transportée
« et à tous autres biens et objets se trouvant à bord
« du navire, ainsi (qu'à) tous autres dommages causés par faute de navigation même dans l'exécution
« d'un contrat ; (aux) indemnités d'assistance et de
« sauvetage ; (aux) *obligations résultant des contrats passés par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux, en cas de nécessité, hors du port
« d'attache du navire, pour la conservation du navire ou pour la continuation du voyage, si le
« besoin a été occasionné par un accident ;* à l'obligation d'enlever l'épave du navire coulé et aux responsabilités s'y rattachant, qu'il y ait ou non faute
« du capitaine. » Dans tous ces cas, l'armateur peut s'exonérer par l'un des trois procédés consacrés par les articles 2, 5 et 6, sauf que, pour les indemnités d'assistance et de sauvetage et pour les contrats passés par le capitaine, la libération par le paiement du forfait de £ 8 par tonne n'est pas admise. — Ainsi donc, le principe directeur est qu'il faut, pour qu'il y ait limitation, une faute ou un accident de mer ;

peu importe qu'il s'agisse d'un fait illicite ou de l'inexécution ou de l'exécution défectueuse d'un contrat. Ainsi, à la suite d'un abordage, le capitaine se trouve dans la nécessité de contracter un emprunt, loin du port d'attache, pour assurer la continuation de l'expédition ; la responsabilité de l'armateur sera limitée, parce que l'engagement souscrit par le capitaine a été occasionné par une fortune de navigation. De même encore, le capitaine, par sa négligence, cause un dommage à la cargaison embarquée sur son bâtiment, ou bien un fait de navigation empêche l'arrivée du navire en temps utile dans un port éloigné auquel l'armateur s'était obligé, par charte-partie, de le faire arriver à une date déterminée ; ici encore il y a lieu à limitation, bien que les rapports des parties soient des rapports contractuels, et sans avoir à examiner si le contrat a été passé par le capitaine ou par l'armateur lui-même, parce que son exécution incomplète ou son inexécution est due à un fait illicite du capitaine ou à un événement maritime.

D'un autre côté, la délégation britannique voulait que la responsabilité limitée de l'armateur fût encourue par accident, et non par voyage. Au contraire, elle n'était engagée, aux termes de l'art. 8 du projet de Venise, qu'une seule fois pour toutes les dettes d'une même expédition, laquelle durait tant que des marchandises ou des passagers se trouvant à bord

au moment de la naissance de l'obligation, n'étaient pas débarqués ; mais l'art. 10 permettait au créancier de saisir le navire avant la fin du voyage et décidait que la caution donnée par l'armateur pour obtenir mainlevée de la saisie, ne serait pas modifiée par les événements ultérieurs. Les Bases de 1909 maintiennent le système de la responsabilité par voyage, mais, en le raccourcissant, elles se rapprochent du système de la responsabilité par accident. D'après l'art. 7, « le voyage est réputé fini par le navire *au premier port d'escale ou de relâche* qu'il atteint après l'événement donnant lieu au recours, ou au port même dans lequel il se trouve lorsque cet événement survient. »

Mais avec cette notion de la responsabilité établie par voyage raccourci, une difficulté se présente quand on ne peut pas localiser l'accident. A l'arrivée à destination, on s'aperçoit que des avaries ont été causées à la cargaison, mais on ignore où le dommage s'est produit et, par conséquent, on ne peut pas situer la créance qui en résulte avant une escale déterminée. La solution est alors donnée par l'art. 7 stipulant que « si le lieu où s'est produit l'événement n'est point déterminé, le voyage est réputé fini au point où devait se terminer l'exécution de l'obligation donnant lieu au recours. » Le recours pour dommage à la cargaison ayant une base contractuelle, on s'attache, non au lieu où l'avarie a été faite et

qu'on ignore, mais au port où l'inexécution du contrat a été, pour ainsi dire, consommée, et où l'on s'aperçoit de l'avarie; c'est là que le voyage est réputé fini. — Si donc, dans un voyage de Bordeaux au Pirée avec escale à Lisbonne, le navire cause un premier abordage dans le port même de Bordeaux, un second entre ce port et Lisbonne, un troisième près d'Alger où il est obligé de relâcher, et qu'enfin, au Pirée, des avaries soient constatées sur les marchandises, la responsabilité limitée de l'armateur sera encourue quatre fois, car son navire est censé avoir effectué quatre voyages distincts : l'un finissant au port même de départ, l'autre à Lisbonne, port d'escale, le troisième à Alger, port de relâche, et le quatrième enfin au Pirée où devait s'exécuter le contrat d'affrètement par la délivrance, en bon état, des marchandises transportées.

On voit combien ce système s'apparente à celui de la responsabilité par accident consacré par la législation britannique. Il peut paraître très onéreux pour les armateurs américano-continentaux, lesquels, dans notre exemple, n'encourraient qu'une responsabilité unique à la fois pour les trois abordages et pour les dommages de la cargaison, puisque, d'après les systèmes actuellement en vigueur dans leurs pays, le voyage ne serait réputé fini qu'au Pirée. — Cette aggravation de leur responsabilité est réelle. Pourtant, elle est moins lourde qu'on ne le croirait

si l'on oubliait de tenir compte de ce qui se passe dans la pratique. Généralement, après un accident un peu grave, les victimes ne manquent pas de saisir le navire au premier port d'escale ou de relâche. L'armateur est alors obligé, pour obtenir la libération de son bâtiment, de donner caution, et celle-ci est définitivement acquise au créancier saisissant, indépendamment du sort ultérieur du navire ou des nouvelles dettes qu'il pourra occasionner. De cette façon, la pratique modifie le principe américano-continentale de la responsabilité par voyage, pour se rapprocher de la conception anglaise de la responsabilité par accident.

Cette pratique, ainsi que cela a été dit plus haut (n° 89), était expressément consacrée par l'art. 10 du projet de Venise. Elle l'est également par l'art. 10 des Bases de 1909. Mais celles-ci ne parlent que du droit pour le crancier de saisir le navire. Elles évitent de reproduire l'alinéa du projet de Venise concernant la caution donnée par le propriétaire. Cela s'explique. La mention de la caution était utile dans le texte de Venise qui limitait la responsabilité de l'armateur par voyage proprement dit ; au contraire, dans le système des Bases, le voyage étant réputé fini au premier port d'escale ou de relâche, il est naturel que la caution donnée à ce port demeure étrangère aux événements ultérieurs ; il eût été donc superflu de dire ce qui allait de soi.

95. II. Conférence diplomatique de 1910. —

Les Bases de 1909 donnèrent lieu, de la part des gouvernements intéressés, à des observations qui ont été présentées à la conférence de 1910. Comme en 1909, les principales ont été faites par l'Allemagne et par la Grande-Bretagne.

96. En ce qui concerne d'abord la délégation *allemande*, elle admettait, d'une façon générale, les principes posés en 1909, mais en les soumettant, sur quelques points, à certaines modifications, dont la plus importante avait trait à la détermination du voyage devant servir de base au règlement des droits des créanciers. Abandonnant la définition artificielle et restrictive de l'art. 7 des Bases, d'après lequel le voyage était réputé fini au premier port d'escale ou de relâche atteint par le navire après l'événement, l'art. 7 du contre-projet allemand se référait, en principe, au sens le plus naturel du mot « voyage », en le considérant comme terminé au point le plus éloigné indiqué au moment du départ, sauf à laisser au juge la latitude nécessaire pour tenir compte des particularités de l'espèce (1).

Vis-à-vis de tous les créanciers à droits limités dont les créances seraient nées au cours du voyage ainsi défini, l'armateur ne serait tenu, suivant la

96 (1) *Procès-verbaux*, 1910, p. 19 et 27. Cette définition du mot voyage était également donnée par la délégation française, *ibid.*, p. 48.

triple option des Bases, que sur sa fortune de mer, avec faculté de lui substituer sa valeur à la fin du voyage, ou encore le forfait de £ 8 par tonne, sauf que, d'après les propositions allemandes, ainsi que d'après celles du gouvernement français, ce forfait serait encouru par accident et non par voyage (2).

Pourtant, malgré cette notion large et naturelle du voyage, dans trois cas déterminés qui sont, dans la pratique, les cas les plus importants de responsabilité limitée, — savoir, les cas d'abordage, d'assistance et de sauvetage, — l'art. 9 *bis* du contre-projet allemand aggravait la responsabilité de l'armateur en décidant que si, à la suite d'un événement de ce genre, le navire entraît dans un port d'escale ou de relâche, et réappareillait sans avoir liquidé le passif né à la suite de cet événement, l'armateur serait personnellement responsable du préjudice que les créanciers pourraient subir par le fait que le navire, après la sortie du port, serait endommagé ou grevé de nouvelles dettes ; et l'alinéa 3 de ce même article établissait, à la charge de l'armateur, la présomption que les créanciers auraient été complètement désintéressés, si la valeur que le navire avait à l'époque

(2). Avec la définition très restrictive du voyage donnée par les Bases, il pouvait paraître admissible que le forfait fût payé par voyage ; mais avec la définition infiniment plus large proposée par les gouvernements français et allemand, il fallait revenir à la conception anglaise et décider que le forfait de £ 8 serait dû à raison de chaque accident.

du départ avait été répartie entre les créanciers existant à ce moment.

D'un autre côté, l'art. 4 décidait que vis-à-vis des créanciers à droits limités dont les créances ne seraient nées que postérieurement au départ du navire du port d'escale ou de relâche, l'armateur serait responsable du préjudice subi par eux par le fait que les obligations nées antérieurement par suite d'un abordage, d'une assistance ou d'un sauvetage, n'auraient pas encore été réglées.

On voit donc que si, dans la définition du voyage, les propositions allemandes s'écartaient, en principe, des Bases de 1909, elles se rencontraient, néanmoins, avec ces dernières dans les principaux cas de responsabilité limitée (3).

Par ailleurs, les observations de la délégation alle-

(3). Voyez l'exemple de la délégation allemande, *Procès-verbaux*, 1910, p. 27 : Dans un voyage de New-York à Hambourg par Anvers, le navire, qui vaut 100.000 francs entre en collision, une première fois, entre New-York et Anvers, et une seconde entre ce port et Hambourg, causant chaque fois un dommage de 120.000 fr. D'après le contre-projet allemand, les deux catégories de créanciers recevront chacune 50.000 francs sur la valeur du navire (abstraction faite du fret) ; en outre, en vertu de l'art. 9 *bis*, elles recevront encore chacune 50.000 francs sur le reste du patrimoine de l'armateur. Chaque catégorie de créanciers touchera donc 100.000 francs. — Que si la valeur du bâtiment était de 110.000 frs. à Anvers, et que le navire eût éprouvé lui-même un dommage de 10.000 francs lors de la seconde collision, l'armateur devrait encore dédommager de cette dépréciation de son navire les créanciers de la première collision. — Avec la notion du voyage raccourci des Bases de 1909, on arrive exactement au même résultat.

mande sur les Bases ne présentaient pas un intérêt particulier, si ce n'est en ce qui concerne le privilège que la délégation réclama de nouveau avec insistance comme elle l'avait déjà fait en 1909, en faveur des créanciers à droits limités.

97. La délégation *britannique* qui, en 1909, avait déclaré ne pouvoir se rallier au système de la responsabilité limitée à la valeur du navire *après* l'accident, fit, à la conférence de 1910, une grande concession à la conception américano-continentale, en déclarant, par l'organe de Sir William Pickford, qu'elle était prête « à accepter la clause donnant au propriétaire du navire la faculté de payer la valeur qu'avaient le navire, le fret et les accessoires immédiatement *avant* l'événement qui avait donné lieu à la responsabilité, *sauf à déduire* la diminution occasionnée par l'événement » (1). C'était la consécration du système de la fortune de mer évaluée *après* le sinistre. Donc, pas de responsabilité en cas de perte du navire (sous réserve, bien entendu, des autres éléments de la fortune de mer), et, en cas d'avaries subies par le navire, diminution de la responsabilité de l'armateur dans la mesure de ces avaries.

Malheureusement, malgré ce rapprochement avec le système américano-continentale, on était encore loin de toucher à l'entente. D'une part, en effet, la

97 (1) *Procès-verbaux*, 1910, p. 54 et 86.

délégation britannique déclara que cette limitation devrait être réglée par accident et non par voyage, et, de l'autre, elle écarta le règlement en nature pour s'en tenir uniformément au règlement en espèces. Dans ce système, la limite de la responsabilité ne serait donc pas la fortune de mer elle-même, avec faculté, pour l'armateur, de lui substituer sa valeur ; ce serait nécessairement sa valeur, estimée après le sinistre, et, dans cette mesure, la responsabilité de l'armateur serait encourue autant de fois qu'il y aurait d'accidents distincts.

En faveur de ce règlement forcé en argent, on a dit que le règlement en nature est un règlement anormal et tout à fait inutile à une époque où l'assurance maritime a pris un développement si considérable. On a ajouté que le système de l'abandon ou celui de l'exécution prêtent à des abus consistant, pour l'armateur, à spéculer sur les difficultés que peuvent éprouver les créanciers dans la liquidation de la fortune de mer : le navire se trouvant dans un port éloigné, l'armateur offre aux créanciers une somme inférieure à sa valeur réelle (par exemple, 80 ou 700/0), et les créanciers sont parfois obligés d'accepter cette transaction pour éviter les difficultés, souvent très grandes, que présente la réalisation de la fortune de mer (2).

(2) Lors des délibérations de la sous-commission de la conférence, M. Burlingham, délégué des Etats-Unis, déclara que, dans

98. On comprend aisément que ce système de la délégation britannique n'était pas de nature à réunir facilement les suffrages des autres nations (1). Celles-ci n'étaient nullement disposées, du moins en principe, à abandonner l'idée de la responsabilité unique par voyage, et surtout le droit, pour l'armateur, de soustraire à l'action de ses créanciers ses autres biens, en cautionnant leur gage sur sa fortune de mer. Comme, d'autre part, la délégation britannique rejetait ces deux solutions du droit américano-continental (responsabilité par voyage, règlement en nature), et qu'ainsi tout accord sur un texte unique devenait impossible, la sous-commission nommée par la conférence pour préparer, sous la présidence de M. Lyon-Caen, l'avant-projet de convention sur la limitation, élaborà deux textes différents, l'*avant-projet A* et l'*avant-projet B*, dont le premier traduit, d'une façon générale, les vues allemandes, et le second, les vues anglaises. Entre ces deux avant-projets, la sous-commission, pas plus que la conférence, ne crut devoir prendre position, et tellement scrupuleuse fut l'égalité qu'on a voulu maintenir entre eux, que, dans le rapport de la sous-commis-

son pays, l'armateur ne recourt, en fait, à l'abandon en nature que quand il espère pouvoir racheter le navire à un prix inférieur à sa valeur réelle ; dans tous les autres cas, il règle en espèces. *Procès-verbaux*, 1910, p. 227.

98 (1) Il n'a enlevé que ceux du Brésil, du Mexique, du Portugal et des Etats-Unis, *Procès-verbaux*, 1910, p. 225.

sion, l'avant-projet B a été envisagé en premier lieu, par ce motif qu'il était le second dans l'ordre de la numération.

Nous ferons comme le rapporteur de la sous-commission, M. Franck, et nous commencerons par l'examen de l'avant-projet B. Mais cette étude séparée des deux textes ne sera nécessaire que pour la détermination de l'étendue de la responsabilité de l'armateur. Au contraire, en ce qui concerne la sphère d'application de la limitation, les deux textes, étant identiques, seront examinés ensemble (2).

99. A) Détermination des créances sujettes à limitation. — Sur cette question de savoir dans quels cas il y a lieu à limitation, les deux avant-projets s'abstiennent, comme les Bases de 1909, de poser un principe général, et préfèrent procéder par énumération. Cette énumération qui est identique dans les deux textes, reproduit à peu près l'article 2 des Bases, auquel elle ajoute seulement certains cas nouveaux de limitation.

Aux termes de l'article 1^{er} aussi bien de l'avant-projet A que de l'avant-projet B, la responsabilité du propriétaire du navire se trouve limitée à l'égard :
« 1^o des indemnités dues à des tiers à raison des
« dommages causés sur terre ou sur l'eau, par les faits

(2) On trouvera une comparaison analytique complète des deux avant-projets dans Frédéric SOHR, *La limitation de la responsabilité des propriétaires de navires*, p. 53 et suiv.

« et fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote ou
« de toute autre personne au service du navire; 2° des
« indemnités dues à raison de dommages causés à la
« cargaison remise au capitaine pour être transpor-
« tée (1), ou à raison de dommages causés à tous biens
« et objets se trouvant à bord; 3° des obligations
« résultant des connaissements signés par le capi-
« taine (2); 4° des indemnités dues à raison d'une
« faute nautique dans l'exécution d'un contrat;
« 5° des indemnités d'assistance et de sauvetage, dont
« l'obligation a été contractée sans son autorisation;
« 6° de la contribution aux avaries communes dues
« par le navire (3); 7° des obligations résultant des

99 (1) Les mots : *la cargaison transportée des Bases* ont été remplacés par les mots *la cargaison remise au capitaine pour être transportée*, afin de bien marquer que la responsabilité de l'armateur bénéficie de la limitation dès la remise des marchandises au capitaine, alors même que celles-ci se trouvaient sur quai ou en train d'être transportées du quai au navire. Cpr. Hostie, dans *Le Droit Maritime*, 1911, n° 6, p. 467. — Il va de soi que cette limitation n'existe qu'autant que l'exécution du contrat de transport est confiée au capitaine; au contraire, la responsabilité de l'armateur reste entière pour ce qui arrive sur quai ou dans ses magasins, pendant que les marchandises y sont déposées sous sa garde ou sous celle de ses préposés terrestres. *Procès-verbaux*, 1910, p. 176 et 216.

(2) Ainsi, en cas d'antidate du contrat par le capitaine ou de retard fautif dans l'exécution du contrat, la limitation existe. Il ne faut pas, bien entendu, que la responsabilité personnelle de l'armateur soit engagée, ce qui arriverait, par exemple, en cas d'innavigabilité du navire.

(3) La limitation n'existait pas dans les Bases de 1909, pour la contribution du navire aux avaries communes; mais on a pensé qu'il était illogique de traiter différemment le cas où un navire

« contrats passés ou des *opérations effectuées* (4),
« par le capitaine en vertu de ses pouvoirs légaux,
« en cas de nécessité, hors du port d'attache du
« navire, pour les besoins réels de la conservation
« du navire ou de la continuation du voyage » (5).
A cette liste, l'article 11 de l'avant-projet A et
l'article 7 de l'avant-projet B ajoutent l'obligation
d'enlever l'épave du navire coulé et les responsabi-
lités qui s'y rattachent.

Dans tous ces cas, la responsabilité de l'armateur
n'est pas entière ; elle est limitée, mais d'une façon
qui n'est pas la même dans les deux avant-projets.

100. B). Le système de limitation. — Sur ce
point, les deux textes de 1910 accusent des différences
profondes. L'avant-projet B, inspiré des propositions
britanniques, est celui qui s'écarte le plus des Bases
de 1909 ; au contraire, l'avant-projet A, représentant
plutôt les vues allemandes, accepte, en général, les

en péril est assisté par des tiers (indemnité d'assistance) et celui
où, en présence d'un péril commun, le capitaine fait des sacri-
fices volontaires (contribution aux avaries communes).

(4) Un exemple d'*opérations effectuées* par le capitaine et ne
rentrant pas dans la catégorie des contrats, serait la vente par
lui de la cargaison, en cas de manque de ressources en cours de
voyage.

(5) L'Association française du droit maritime qui a accepté cette
liste des cas de limitation, demande ce bénéfice pour tous les
contrats que le capitaine conclut dans l'exercice de ses fonctions,
même quand il traite *sans nécessité*. Voyez RIPERT, *L'unification
du droit maritime*, Ann. de dr. com., 1911, p. 315.

principes fondamentaux des Bases, mais en les rendant applicables sous une autre forme.

101. a) Avant-projet B. — Cet avant-projet consacre le système de la responsabilité personnelle limitée, proposé par le gouvernement britannique. L'armateur ne peut, dans aucun cas, imposer à ses créanciers un règlement en nature. Il se trouve nécessairement tenu, vis-à-vis d'eux, sur tous ses biens, mais seulement à concurrence d'une certaine somme qui est fixée d'après la valeur de la fortune de mer, avec faculté, pour l'armateur, de lui substituer le forfait de £ 8 par tonne, — sauf pour les obligations résultant de l'assistance, du sauvetage, des avaries communes et des actes licites du capitaine, pour lesquelles la seule limite admise est la valeur de la fortune de mer. — Ce système est énoncé en ces termes par l'article 1^{er} : « Le propriétaire d'un navire n'est responsable que jusqu'à concurrence de la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire et du fret... (suit l'énumération rapportée *suprà*, n° 99)... Toutefois, dans aucun cas cette responsabilité ne dépassera une somme totale de 8 liv. st. par tonne de jauge brute du navire, sans que cette limite puisse être invoquée dans les cas prévus aux alinéas 5, 6 et 7. »

Comment et à quel moment doit être évaluée la fortune de mer ? Certes, il ne peut plus être question de mesurer la responsabilité de l'armateur sur la

valeur du navire à l'état sain, puisqu'à la séance du 14 septembre, date qu'on a pu qualifier d'historique, Sir William Pickford avait déclaré que le gouvernement britannique était disposé à se rallier au système de la responsabilité limitée à la valeur du navire après l'accident. Mais par quel procédé doit-on déterminer, à ce moment, cette valeur ? La délégation britannique proposait d'envisager la valeur du navire avant le sinistre et d'en déduire le montant des dégradations subies par lui et dues à ce sinistre. Mais cette comparaison, en pleine mer, entre la valeur du navire immédiatement avant l'accident et sa valeur immédiatement après l'accident, souleva des objections. Déjà fort difficile en elle-même, elle peut, en effet, conduire à des situations inextricables lorsque, postérieurement à un sinistre et avant son entrée dans un port, le navire éprouve des avaries, ou, mieux encore, périt corps et biens. Comment l'armateur pourra-t-il alors établir que la valeur du navire après le premier accident était inférieure au montant des réclamations de ses créanciers, — preuve qui, naturellement, lui incombe, puisqu'il veut faire valoir une *exception* (*reus in exceptione fit actor*) ? Ce n'est pas tout. Il y a des dommages qu'on ne peut pas attribuer à un événement déterminé : par exemple, à l'arrivée au port, on constate que la cargaison est avariée, mais on ignore à quel moment le dommage s'est produit. Comment établir, dans ce

cas, la mesure de la responsabilité de l'armateur d'après le système proposé par la délégation britannique ?

Pour obvier à ces difficultés, l'avant-projet B apporte à ce système les améliorations suivantes : Il pose comme principe que la valeur du navire doit être déterminée à la fin du voyage, mais ce principe n'englobe pas tous les cas de responsabilité limitée. En effet, dans deux hypothèses, qui sont les plus importantes, le navire est évalué à un autre moment.

D'abord, pour tout ce qui se rattache à un accident déterminé, tel qu'un abordage, un incendie, un échouement, la valeur de la fortune de mer est envisagée immédiatement après l'événement, quelle que soit la nature des obligations qui en sont nées, délictuelle ou contractuelle, — qu'il s'agisse, par exemple, de dommages-intérêts dûs à des tiers ou aux chargeurs, ou qu'il s'agisse encore d'indemnités d'assistance ou de frais de relâche ; tout cela forme une seule masse à l'égard de laquelle la responsabilité de l'armateur est limitée à la valeur de la fortune flottante après le sinistre. C'est, en somme, le système de la délégation britannique, mais l'avant-projet B. remédie au premier des deux inconvénients signalés plus haut, en décidant qu'en cas de perte du navire après un accident et avant son entrée dans un port, la perte sera présumée se rattacher à cet accident, sauf, bien entendu, preuve contraire de la part des

créanciers. Ainsi, dans cette hypothèse, alors qu'avec le système du gouvernement britannique l'armateur serait tenu à établir la valeur du navire après le sinistre, malgré l'absence, à cause de la perte du bâtiment, des éléments nécessaires pour cette évaluation, avec le système de l'avant-projet B, l'armateur sera affranchi de toute responsabilité parce que, jusqu'à preuve du contraire, la perte du navire est censée être due au sinistre en question.

L'avant-projet B pare également au second inconvénient des propositions anglaises, — et c'est la seconde hypothèse où il considère la valeur de la fortune flottante à un autre moment qu'à la fin du voyage, — en décidant que, pour les dommages causés à la cargaison et ne pouvant pas être rattachés à un sinistre déterminé (cas auquel, nous venons de le voir, le navire devrait être évalué immédiatement après le sinistre), la valeur de la fortune de mer doit être établie au port de destination, ou, en cas de rupture du voyage, au lieu où le voyage est rompu.

Ces distinctions relatives à l'évaluation du navire sont faites par l'article 2, ainsi conçu : « La valeur
« du navire, limite de la responsabilité du proprié-
« taire, est établie par celui-ci. Elle est fixée comme
« suit : a) En cas d'abordage ou d'autres accidents,
« envers tous créanciers pour dommages ou rému-
« nérations s'y rattachant, même en vertu d'un con-
« trat : immédiatement après l'événement donnant

« naissance à la créance ; les pertes ou dommages
« survenus postérieurement à un sinistre et avant
« l'arrivée à un port sont, jusqu'à preuve du con-
« traire, présumés se rattacher audit sinistre ;
« b) Dans les cas non prévus à l'alinéa précédent,
« où un dommage est causé au chargement : au
« moment où ledit chargement est arrivé au port de
« destination, ou au lieu où le voyage est rompu ;
« c) Dans tous les autres cas visés à l'article 1^{er}, à la
« fin du voyage ».

Donc, en résumé, responsabilité personnelle limitée à la valeur de la fortune de mer, avec faculté de lui substituer, sauf exception, le forfait de £ 8 par tonne ; la valeur de la fortune de mer est, selon les cas, établie, soit à la fin du voyage, soit immédiatement après l'accident, soit au port de destination, soit au lieu où le voyage est rompu ; la responsabilité de l'armateur n'existe, en principe, qu'une fois pour toutes les dettes d'un même voyage, mais, pour les abordages et les autres accidents similaires, elle est encourue autant de fois qu'il y en a de distincts, de même qu'elle est encourue autant de fois qu'il y a de ports où le capitaine doit décharger les marchandises transportées. — Cette dernière idée de l'exercice des recours par masses se rattachant au même événement, est formulée par l'article 3 : « Les diverses créances se rattachant à un même accident ou devant recevoir leur exécution dans un même port,

concourent entre elles sur les sommes formant la limite de la responsabilité du propriétaire ».

102. Avant d'en terminer avec l'avant-projet B, signalons encore son art. 8, ainsi conçu : « En cas
« d'action ou poursuites exercées contre le proprié-
« taire du navire pour une des causes énoncées à
« l'art. 1^{er}, le tribunal du lieu où ces actions ou
« poursuites sont exercées ordonnera, s'il y a lieu,
« et sur simple requête, qu'il sera sursis aux
« poursuites sur les biens du débiteur situés à
« terre, pendant le temps suffisant pour permettre à
« celui-ci de réaliser le navire et d'en opérer la
« liquidation entre les créanciers. »

Les propositions britanniques, comme l'avant-projet B, substituent à l'exécution limitée à des biens déterminés, — les éléments de la fortune de mer, — une exécution sur l'ensemble du patrimoine de l'armateur. Ce système peut ne pas gêner d'une façon sensible les grandes compagnies de navigation, mais pour le petit armateur qui n'a parfois que son navire, il est rempli de graves inconvénients, car il permet à ses créanciers de saisir immédiatement les quelques biens qu'il peut posséder sur terre, sous prétexte que la liquidation de la fortune de mer est trop longue. C'est cette pensée qui a inspiré l'art. 8, lequel permet de suspendre, suivant les circonstances, la poursuite sur les biens de terre, jusqu'à la réalisation de la fortune de mer.

103. b) Avant-projet A.— L'avant-projet A ne diffère pas sensiblement des Bases de 1909, Comme elles, il consacre le principe de la responsabilité réelle de l'armateur, limitée à la fortune de mer, et lui accorde la faculté de substituer à cette dernière sa valeur ou le forfait de £ 8 par tonne, sauf que ce dernier mode de libération n'est admis que pour les hypothèses prévues par les quatre premiers alinéas de l'art. 1^{er}, c'est-à-dire, pour les dommages causés aux tiers ou aux chargeurs et pour les obligations résultant des connaissements signés par le capitaine, ou d'une faute nautique dans l'exécution d'un contrat.

Article 1^{er} : « Le propriétaire d'un navire n'est tenu que sur le navire, sur le fret et sur les accessoires du navire et du fret, afférents au voyage... »

Art. 5 : « Dans les cas où sa responsabilité est limitée conformément à l'art. 1^{er}, le propriétaire peut substituer au navire sa valeur à la fin du voyage. »

Art. 6 : « Dans les cas prévus aux numéros, 1^o, 2^o, 3^o et 4^o de l'article 1^{er}, le propriétaire a la faculté de libérer le navire, le fret et leurs accessoires, par le paiement d'une somme de 8 livres sterling par tonne de jauge brute de son navire... »

Comme dans les Bases de 1909, cette responsabilité limitée est unique par voyage; exception faite pourtant de l'hypothèse où l'armateur opte en faveur du forfait de £ 8 par tonne, auquel cas l'obligation de le payer est renouvelée à propos de chaque acci-

dent. — Article 6 § 2 : « En cas de pluralité de sinistres ou d'événements donnant lieu à responsabilité, le paiement de ladite somme (de la somme de £ 8 par tonne) est affecté au profit de chacune des masses de créanciers dont les créances dérivent d'un même sinistre ou événement... »

Mais si les Bases de 1909 et l'avant-projet A s'accordent pour décider qu'une même limite de responsabilité doit couvrir tout le voyage, ils se séparent, au contraire, dans la définition de ce dernier. Aux termes de l'art. 7 des Bases, « le voyage est réputé fini pour le navire au premier port d'escale ou de relâche qu'il atteint après l'événement donnant lieu au recours. » Au contraire, l'avant-projet A envisage, en principe, le voyage dans son sens naturel. D'après l'art. 7 de ce texte, « on entend par voyage, « pour l'application de la présente convention, le « voyage pour lequel le navire a été armé et équipé, « ou que le navire a entrepris en exécution d'un « contrat d'affrètement, ou qu'il a effectué après « débarquement complet de ses marchandises, avec « ou sans nouvelle cargaison. »

A la fin du voyage ainsi défini, le capitaine doit régler ses créanciers ou faire estimer le navire, s'il veut échapper à la présomption que la valeur de ce dernier, à ce moment, suffisait à l'acquittement du passif. Après cette estimation, l'armateur peut expédier le bâtiment pour un nouveau voyage, mais il ne

peut user ainsi, dans son intérêt, du gage de ses créanciers qu'à ses risques et périls, et, en cas de diminution de la valeur du navire dans cette nouvelle expédition, ou d'augmentation de son passif, il en répond personnellement. — C'est ce que décide l'art. 9 : «... Si, après la fin du voyage, le propriétaire expédie le navire pour un nouveau voyage, « sans que l'exige l'intérêt des créanciers auxquels « la limitation de la responsabilité peut être opposée, il est personnellement responsable du préjudice pouvant résulter pour lesdits créanciers de « ce que le navire, au cours de ce nouveau voyage, « est grevé de nouvelles dettes ou détérioré. En « pareil cas, la valeur du navire avant la sortie est, « sauf preuve contraire, présumée avoir été suffisante pour désintéresser ses créanciers » (Cpr. « *infra*, n° 239).

Pourtant, si l'avant-projet A établit, en principe, la valeur de la fortune de mer à la fin du voyage, s'écartant ainsi du système des Bases, dans trois cas extrêmement importants, il adopte l'idée du voyage raccourci de ces dernières. Ces cas sont ceux d'abordage, de sauvetage et d'assistance. Si, à la suite d'un événement de ce genre, le navire entre dans un port d'escale ou de relâche, ou qu'il se trouve dans un port au moment de cet événement, l'armateur se trouve, dans ce port, dans la même situation que celle où il ne se trouverait normalement qu'à la fin

du voyage ; autrement dit, l'expédition est censée terminée dans ce port. En conséquence, si l'armateur envoie son navire en mer, sans avoir désintéressé, en ce port, ses créanciers, ou procédé à l'estimation du bâtiment, on présume que la valeur de ce dernier suffisait pour régler les dettes nées de l'événement en question. Toute diminution du gage des créanciers et tout concours, sur lui, de nouveaux créanciers oblige personnellement l'armateur, à moins que la sortie du navire du port d'escale ou de relâche n'ait été exigée par l'intérêt des créanciers, par exemple, parce qu'il s'agissait d'éviter une prise maritime. — D'un autre côté, l'armateur est également personnellement tenu du montant des dettes non acquittées pesant sur le navire, à l'égard des nouveaux créanciers, lesquels étaient en droit de croire que le navire partait libre de toute obligation du chef d'abordage, d'assistance ou de sauvetage.

On voit que, sur ce point, l'avant-projet A consacre le système de l'article 9 *bis* du contre-projet allemand (*suprà*, n° 96), qu'il reproduit presque textuellement dans son article 8, ainsi conçu : « Si, à la « suite soit d'un abordage, soit d'un sauvetage ou « d'une assistance, il existe de ce chef des créanciers « auxquels la limitation de la responsabilité peut « être opposée, et si le navire entre dans un port « d'escale ou de relâche, le propriétaire est personnellement responsable vis-à-vis d'eux du préjudice

« que leurs créances pourraient subir par le fait que
« le navire, après la sortie du port, a été ultérieure-
« détérioré ou grevé de nouvelles dettes. Cette res-
« ponsabilité cesse si l'intérêt des créanciers a exigé
« la sortie. En pareil cas, la valeur du navire avant
« la sortie est, sauf preuve contraire, présumée avoir
« été suffisante pour désintéresser les créanciers
« primitifs. La plus-value des opérations effectuées
« au port d'escale ou de relâche ne profite pas à ses
« créanciers. — D'autre part, vis-à-vis des personnes
« qui, après que le navire a quitté le port d'escale
« ou de relâche, acquièrent une créance à l'égard de
« laquelle la limitation de la responsabilité est
« admise, le propriétaire est personnellement res-
« ponsable du préjudice qu'elles subissent par le fait
« que le navire n'a pas été libéré des dettes anté-
« rieures, du chef d'abordage, de sauvetage ou d'as-
« sistance. — Les dispositions précédentes sont égale-
« ment applicables, lorsque soit le sauvetage ou l'assis-
« tance, soit l'abordage se produisent dans un port
« où le navire se trouve pendant le voyage ».

Donc, en résumé, responsabilité réelle, réglée, en principe, à la fin du voyage, et, par exception, au premier port d'escale ou de relâche ; faculté de remplacer la fortune de mer en nature par sa valeur, et, exceptionnellement, par la somme £ 8 par tonne, auquel cas ce forfait est encouru par accident et non par voyage.

104. c) Comparaison des deux avant-projets.

— Nous avons dit qu'en ce qui concerne la détermination du système de limitation, les deux avant-projets se séparent par des différences profondes. L'avant-projet A consacre le système du règlement en nature avec faculté, pour l'armateur, de lui substituer un règlement en argent, tandis que l'avant-projet B ne lui permet jamais de régler ses créanciers autrement qu'en espèces. De plus, en cas d'abordage ou d'autres sinistres, la responsabilité de l'armateur est, dans l'avant-projet B, encourue par accident, tandis que l'avant-projet A ne la règle que par voyage, sauf à varier, selon les cas, dans la détermination de ce dernier (1).

Pourtant, si éloignés que semblent les deux systèmes, ils ont de nombreux points de contact.

Et d'abord, en ce qui concerne la seconde différence que nous venons d'indiquer, s'il est vrai qu'en cas de sinistre, l'avant-projet B engage la responsabilité de l'armateur par accident et l'avant-projet A seulement par voyage, ce dernier se trouve, dans ce cas, fictivement raccourci, étant réputé terminé au

104 (1) Cette dernière différence, qui semble rendre l'avant-projet B plus onéreux pour l'armateur, puisqu'en cas de double abordage, la limite de sa responsabilité est successivement atteinte par les deux groupes de créanciers, a déterminé l'Association française du droit maritime à se prononcer en faveur de l'avant-projet A. — Voy. RAPT, *L'unification du droit maritime*, *Ann. dr. com.*, 1911, p. 316.

premier port d'escale ou de relâche ; or, dans la pratique, neuf fois sur dix, le système de la responsabilité par voyage ainsi entendu conduira, approximativement, aux mêmes résultats que celui de la responsabilité par accident. De toute façon, il convient de constater que les deux textes, bien que l'appliquant chacun d'une façon différente, répondent à une même idée, l'idée qu'après un sinistre maritime, il n'est pas juste de permettre à l'armateur de diminuer, en poursuivant le voyage, l'efficacité du recours de ses créanciers, lesquels, d'ailleurs, sont, d'ores et déjà, exposés à ne pas être intégralement désintéressés. Cette idée reçoit une application complète dans l'avant-projet B, puisque la valeur du navire est établie immédiatement après l'accident. Dans l'avant-projet A, son application est assurée par la présomption que la valeur du navire au moment du départ du port d'escale ou de relâche était suffisante pour en régler le passif.

Cependant, si dans l'hypothèse d'un sinistre maritime, la différence qui sépare les deux textes relativement à l'étendue de la responsabilité de l'armateur, est, en réalité, dans la majorité des cas, d'ordre plutôt théorique, il n'en est pas moins vrai que, dans certains cas, elle peut se traduire par des chiffres. Supposons qu'à la suite d'un accident, le navire périt corps et biens avant d'avoir eu le temps d'entrer dans un port. D'après l'avant-projet A, l'ar-

mateur est alors à l'abri des poursuites. Au contraire, d'après l'avant-projet B, cette perte du bâtiment ne serait pas une cause d'exonération pour l'armateur. Mais ici intervient, — et c'est un point de plus où les deux textes se touchent, — l'art. 2 de l'avant-projet B, aux termes duquel « les pertes ou dommages survenus postérieurement à un sinistre et avant l'arrivée à un port, sont, jusqu'à preuve du contraire, présumés se rattacher au dit sinistre. » La différence n'existera donc, en réalité, qu'au cas où, avant l'entrée du navire dans un port, il y aura eu deux accidents successifs, et où les créanciers auront pu établir que le second était indépendant du premier. Mais cette différence se trouve grandement atténuée par la rareté des doubles accidents.

L'idée d'une responsabilité par accident qui figure dans l'avant-projet B, se trouve également dans l'art. 6 de l'avant-projet A, aux termes duquel, en cas d'option de l'armateur en faveur du forfait de £ 8 par tonne, cette somme est affectée au profit de chacune des masses de créanciers dont les créances dérivent d'un même sinistre. — Et, à ce propos, indiquons que les hypothèses où l'avant-projet A permet à l'armateur de remplacer le règlement en nature par le paiement de la somme de £ 8 par tonne, sont les mêmes que celles où l'avant-projet B lui permet de le substituer au paiement de la valeur du navire. En effet, d'après l'art. 6 de l'avant-projet A, le paiement

du forfait de £ 8 n'est libératoire que dans les cas des alinéas 1, 2, 3 et 4 de l'art. 1^{er}, et, d'après l'art. 1^{er} *in fine* de l'avant-projet B, il ne l'est que dans les cas autres que ceux des alinéas 5, 6 et 7 de ce même article, c'est-à-dire, qu'il ne l'est, pratiquement, que dans les hypothèses des quatre premiers alinéas de l'article 1^{er}, lequel, dans son énumération des créances sujettes à limitation, est commun aux deux textes (2).

Signalons enfin, comme disposition destinée à rapprocher les deux avant-projets, l'art. 8 de l'avant-projet B, aux termes duquel le tribunal peut, sur simple requête, surseoir, jusqu'à la liquidation de la fortune de mer, aux poursuites dirigées contre la fortune de terre de l'armateur.

105. Telles ont été les tentatives d'unification en notre matière. Commencées, pour la première fois avec méthode, par le Comité Maritime International, elles ont été continuées par les conférences diplo-

(2) De la différence de rédaction entre les deux textes, il résulte, pourtant, une conséquence relativement « à l'obligation d'enlever l'épave du navire coulé et aux responsabilités qui s'y rattachent » (A, art. 11; B, art. 7). L'avant-projet A énumérant limitativement les cas où le paiement du forfait de £ 8 par tonne est admis, et l'obligation d'enlever l'épave ne figurant pas dans cette énumération, il faut en conclure que cette obligation n'est pas susceptible de ce mode de libération. Au contraire, l'énumération de l'avant-projet B n'étant limitative que pour les hypothèses dont ce dernier mode de libération est exclu, il en résulte que, pour toutes autres hypothèses, partant, pour l'obligation d'enlever l'épave aussi, le paiement du forfait de £ 8 par tonne est possible.

matiques de Bruxelles et ont abouti aux deux avant-projets que nous venons d'examiner. Pour arriver à l'entente, il faudra de nouvelles concessions. Il est vraisemblable que c'est au gouvernement britannique qu'on les demandera. Il est souhaitable que ce dernier finisse par accepter l'idée, contenue dans l'avant-projet A, d'une responsabilité réelle avec faculté, pour l'armateur, de la remplacer par une responsabilité personnelle limitée. Malheureusement, l'œuvre de Bruxelles a été interrompue par la guerre de 1914. Espérons qu'elle sera reprise avec la paix et que, cette fois, on pourra aboutir à la convention si désirée sur la responsabilité des propriétaires de navires.

SECTION IV

Les efforts d'unification des règles de responsabilité en cas d'accidents de personnes.

106. L'œuvre d'unification du Comité Maritime International et des conférences de Bruxelles que nous avons étudiée jusqu'ici, n'a trait qu'à la responsabilité des propriétaires de navires du chef de dommages matériels. Il a été dit plus haut (n° 87 *in fine*) pour quels motifs de prudence le C. M. I. avait, dans sa conférence de Londres, réservé, jusqu'à nouvel ordre, l'examen de la question des réclamations pour perte de vie ou pour lésions corporelles. Il ne l'a

mise à son ordre du jour qu'en septembre 1909, à la conférence de *Brême* (1).

107. Cette conférence n'a étudié que ce que l'on peut appeler le *côté créancier* de la question. Elle a examiné différents points relatifs : aux conditions de la responsabilité (par exemple, devra-t-il y avoir responsabilité présumée, ou bien la victime aura-t-elle à prouver une faute ?) ; aux personnes pouvant agir en responsabilité (sera-ce la victime seule ou aussi ses héritiers ?) ; aux dommages-intérêts (devront-ils comprendre le préjudice moral, le préjudice indirect ?) ; à la validité des clauses d'exonération ; à la durée du recours. Toutes ces questions ont été examinées séparément à l'égard de chacune des quatre catégories possibles de victimes, qui sont : *a)* les passagers du navire en faute ; *b)* les tiers ; *c)* l'équipage ; *d)* les ouvriers travaillant pour le navire dans les ports (arrimeurs, chargeurs, etc.).

Bien que la conférence n'eût procédé à aucun vote, l'impression très nette qui se dégagea, aussi bien de ses débats, que des rapports que lui avaient envoyés les Associations nationales (1), fut qu'en ce qui con-

106 (1) A la conférence de Venise de 1907, M. COGLIOLO, délégué italien, avait proposé que l'on mit à l'ordre du jour de la prochaine conférence, qui a été celle de Brême, la rédaction d'un projet sur la limitation de la responsabilité par rapport aux personnes, *Bull.*, n° 19, p. 526.

107 (1) Avant la conférence, un questionnaire englobant toutes ces questions avait été adressé aux Associations nationales qui avaient, d'abord, à exposer chacune sa propre législa-

cernait les relations de l'armateur avec l'équipage et les ouvriers travaillant dans les ports, il y avait lieu, vu la diversité des législations sur ce point et leur caractère social, de laisser la question aux lois nationales : suivant ses mœurs, chaque pays donnerait satisfaction d'une façon plus ou moins large à ces deux catégories de victimes. Au contraire, pour ce qui est du recours des tiers et des passagers, le sentiment général fut, malgré certaines divergences de vues, en somme secondaires, en faveur d'une entente internationale (2) (3).

Voilà le *côté créancier* de la question que soulèvent les accidents de personnes.

108. Le *côté débiteur*, c'est-à-dire le point de savoir dans quelle mesure, une fois établie, la responsabilité de l'armateur doit être encourue, n'a pas du tout été touché par la conférence de Brême. Le

tion sur la matière, et puis à émettre son avis sur les résolutions devant servir de base à une entente internationale. On consultera avec profit le *tableau synoptique* de leurs rapports, fait par M. FRÉDÉRIC SOHR, *Bull.*, n° 24. — Pour la législation française, voy. F.-C. AUTRAN, *La responsabilité des propriétaires de navires à raison des accidents des personnes d'après le droit français*, *R. I. D. M.*, XXVI (1910-11), p. 407 et s.

(2) Voy. pourtant le rapport de l'Association norvégienne (*Bull.*, n° 24, p. 70) qui pense qu'une loi internationale sur cette matière est impossible, et que tout ce que l'on pourrait obtenir, ce serait un accord sur l'obligation à réparation.

(3) Pour plus de détails sur la conférence de Brême, voy. AUTRAN et GAUTIER, *Le Congrès international de droit maritime de Brême*, *R. I. D. M.* XXV (1909-10), p. 296 et s.

Comité Maritime International craignait que ses efforts ne fussent, sur ce point, voués d'avance à l'échec, à cause de la profonde divergence qui sépare, en cette matière, la législation anglaise d'avec les autres, et de la grande importance que l'opinion publique anglaise attache à tout ce qui concerne la vie des personnes.

Mais la situation changea lorsqu'aux *conférences diplomatiques de 1909 et de 1910*, les délégués de plusieurs Etats, à commencer par ceux de la Grande-Bretagne, exprimèrent le désir que le traité à conclure réglât la question des dommages subis par les personnes.

A la conférence de Bruxelles de 1909, le gouvernement allemand déclara que ce serait réduire considérablement la valeur de la convention à intervenir que de laisser sans réglementation internationale cette question. Pareil avis fut émis aussi par les délégations française et britannique. Cependant, comme la matière n'avait pas encore été suffisamment étudiée, on préféra l'éliminer provisoirement, sauf à la reprendre prochainement. Aussi, l'art. 13 des Bases décidait-il que : « la présente convention est sans application aux réclamations pour pertes de vies humaines ou dommages corporels, lesquelles continuent à être régies exclusivement par les lois nationales. »

A la conférence diplomatique de 1910, la France,

la Grande-Bretagne et l'Allemagne, auxquelles vinrent se joindre, cette fois, l'Espagne, l'Italie, l'Autriche et la Hongrie, exprimèrent de nouveau le vœu que la question de la réparation des dommages subis par les personnes reçût une solution dans le plus bref délai possible. — La délégation allemande proposait de limiter la responsabilité de l'armateur à l'égard de ces dommages, au navire, au fret et à leurs accessoires, et d'accorder aux lois nationales la faculté de permettre à l'armateur de racheter la fortune de mer par une somme qui, pour chaque accident, serait, non plus de £ 8, comme pour les dommages matériels, mais d'au moins £ 15 par tonne, somme devant, en cas de coexistence de dommages matériels et de dommages corporels, être répartie, jusqu'à concurrence de £ 8, au marc le franc entre les deux sortes de réclamations, le surplus, soit £ 7 par tonne, devant appartenir exclusivement aux victimes de dommages corporels. — Mais cette proposition du gouvernement allemand ne rencontra ni l'approbation de la délégation française, laquelle, pour les accidents de personnes, refusait d'accorder à l'armateur l'option entre différents systèmes, ni surtout celle de la délégation britannique qui déclara que le seul système acceptable pour l'opinion publique anglaise serait celui qui accorderait aux créanciers du chef de pertes de vies humaines ou de blessures un forfait de £ 7 par tonne, dû indépendamment du

sort du navire, et qui, en cas d'insuffisance de cette somme, les mettrait, pour le solde de leurs créances, sur le même rang que les créanciers du chef de dommages matériels.

La conférence ne s'est pas prononcée sur la question, mais le sentiment général a semblé être en faveur de la proposition anglaise, L'article 14 de l'avant-projet A et l'article 11 de l'avant-projet B, qui portent, entre parenthèses et en italiques, la mention : « *Dommages corporels et vies humaines* », renvoient à une note, laquelle, d'une part, reproduit l'article 13 des Bases, d'après lequel la convention reste étrangère à notre matière, et, de l'autre, établit, pour les accidents de personnes, un système qui est celui de la délégation britannique. — Voici comment est rédigée la note en question : « Dans cet article figureront les dispositions relatives aux actions pour mort ou blessures, soit que l'on restreigne le traité aux dommages matériels, soit que l'on règle la limitation quant aux dommages corporels. — Le texte des Bases de Bruxelles, rédigé en vue de la première hypothèse, est conçu comme suit : « La présente convention est sans application aux réclamations pour pertes de vies humaines ou dommages corporels, lesquels continuent à être régis exclusivement par les lois nationales. » — La formule suivante a été proposée comme répondant aux vues des diverses délégations.

« tions : « Lorsqu'un accident dû à la faute du capi-
« taine, de l'équipage ou de toute autre personne au
« service du navire a entraîné mort d'hommes ou
« blessures corporelles, le propriétaire du navire est,
« vis-à-vis des victimes ou ayants cause, tenu, au-
« delà de la limite de responsabilité prévue à l'ar-
« ticle 1^{er}, jusqu'à concurrence de 7 liv. st. par tonne
« de jauge brute du navire ; si cette somme ne suf-
« fit pas à faire face aux indemnités dues aux dites
« victimes ou ayants cause, celles-ci viennent pour le
« surplus sur la valeur du navire ou, le cas échéant,
« sur les 8 liv. st. prévues à l'article 1^{er}, dernier ali-
« néa (1), en concours avec les autres créanciers. La
« responsabilité du propriétaire du navire vis-à-vis
« des personnes au service du navire et le règlement
« des indemnités qui peuvent leur être dues en pareil
« cas, sont régis par la loi nationale du navire. ».

109. Devant cette nouvelle phase que donnèrent à notre question les conférences diplomatiques de Bruxelles, où certains délégués l'avaient invité expressément à achever l'œuvre commencée à Brème, le Comité Maritime International n'avait plus à hésiter, et, à l'ordre du jour de la conférence qu'il tint l'année suivante à *Paris* (octobre 1911), figurait, en premier lieu, l'étude de la limitation de la respon-

108 (1) Il s'agit de l'avant-projet B. Dans l'avant-projet A, le forfait de 8 liv. st. par tonne est prévu par l'article 6.

sabilité des propriétaires de navires en cas de pertes de vies humaines ou de lésions corporelles.

En ce qui concerne, d'abord, les conditions de la responsabilité, la conférence de Paris a été d'avis, comme en 1909 la conférence de Brême, que s'il fallait, pour les raisons indiquées plus haut (n° 107), laisser aux législations nationales la question du recours de l'équipage et des ouvriers travaillant dans les ports, il était au contraire souhaitable que les rapports de l'armateur avec les tiers et les passagers de son navire fussent réglés par un traité international. L'accord sur les différents points que soulèvent les recours de ces deux dernières catégories de victimes ne semblait pas impossible à obtenir.

Quant au système de limitation qu'il convenait d'appliquer à la responsabilité de l'armateur, la conférence adopta, dans la résolution suivante, celui que proposait, à la conférence diplomatique de 1910, la délégation britannique : « La Conférence
« est d'avis qu'il y a lieu de conclure une entente
« internationale sur la base d'une responsabilité
« additionnelle en faveur des réclamations du chef de
« pertes de vies humaines ou de lésions corporelles.
« Elle estime que cette responsabilité additionnelle
« peut être fixée à £ 7 par tonne de jauge du na-
« vire. »

Cette responsabilité supplémentaire sera, bien entendu, encourue dans tous les cas, même si le

navire est au fond de l'eau : c'est une responsabilité personnelle sur laquelle le sort de la fortune de mer n'influe en rien. Les victimes d'accidents seront toujours sûres, sauf, naturellement, le cas d'insolvabilité de l'armateur, d'être désintéressées jusqu'à concurrence de ce forfait de £ 7 par tonne; pour le surplus de leurs réclamations, elles auront à subir le sort des créanciers du chef de dommages matériels, sort qui variera selon le système de limitation qui sera définitivement adopté.

110. Le système de la conférence de Paris pour les accidents de personnes, combiné avec les systèmes des conférences diplomatiques de Bruxelles pour les dommages matériels, est favorable à l'armateur britannique. En effet, alors qu'en cas de dommages corporels, celui-ci se trouve, d'après la législation actuelle de son pays, tenu, dans tous les cas, à concurrence de £ 15 par tonne, dans les systèmes combinés de la conférence de Paris et des conférences de Bruxelles, il ne le sera sûrement qu'à concurrence de £ 7 par tonne, le surplus de son obligation dépendant du sort du navire, puisqu'aussi bien les Bases de 1909 que les avant-projets A et B de 1910 s'abstiennent d'envisager le navire à l'état sain; et l'on peut tenir pour acquis que, quel que soit le système de limitation dans le traité international à intervenir, l'idée de considérer la fortune de mer avant l'accident sera écartée.

Le système de la conférence de Paris est encore avantageux aux armateurs italiens et austro-hongrois, qui sont actuellement soumis à une responsabilité illimitée en ce qui concerne le transport des émigrants(1).

Mais, pour les autres pays, ce système augmente les charges de l'armement. En lui imposant une responsabilité additionnelle de £ 7 par tonne, encourue à tout événement, il lui enlève le bénéfice qui consistait, pour lui, à mesurer son obligation sur la valeur de la fortune de mer.

Pourtant, à en croire les statistiques présentées à la conférence de Paris, cette charge nouvelle, très importante en théorie, ne serait, en fait, que tout à fait insignifiante. Nous avons déjà dit pourquoi (n° 68). Les réclamations des équipages et des ouvriers travaillant dans les ports devant rester en dehors de la convention, la responsabilité supplémentaire de £ 7 ne concernera que le recours des passagers et ceux des tiers. Or, les premiers disparaissent, pratiquement, grâce aux clauses de non-responsabilité. Quant aux seconds, leurs poids finan-

110 (1) Voy. Cass. Rome, 12 juillet 1907, cité par M. BERLINGIERI, *Bull. n° 30 du Com. Mar. Int.*, p. 162. — A cet égard, le système de Paris pourra également profiter aux armateurs des autres États qui s'occupent du transport des émigrants italiens et austro-hongrois, et qui sont soumis à une responsabilité indéfinie quand ils sont cités en Autriche-Hongrie ou en Italie, pays qui considèrent la loi sur l'émigration comme une loi d'ordre public.

cier ne serait pas, en fait, supérieur à 2 centimes par tonne et par an. Nous avons, à cet égard, indiqué les chiffres fournis par la *Hansa Rhederei* de Brême (n° 68). Donnons ici quelques renseignements complémentaires que nous empruntons à la circulaire publiée par l'association allemande du droit maritime en vue de la conférence de Paris (*Bull.* n° 30, p. 110). Le *Norddeutscher Lloyd* et la *Hamburg-Amerika Linie* déclarent qu'en ce qui concerne les dommages corporels, ils ne se rappellent pas que leur responsabilité ait jamais atteint la limite prévue par le droit anglais, ni même celle du droit allemand. La *Norddeutsche Versicherungsgesellschaft* et le *Globus* disent que la circonstance que leur police sur corps comprend également les dommages corporels, est de fort minime importance. La *North of England Protecting and Indemnity Association*, la *United Kingdom* et la *Liverpool and London*, couvrant chacune respectivement deux millions et demi, deux millions et quatre millions de tonnes, n'ont, pour les années 1907-1909, respectivement payé, en moyenne, pour dommages corporels, que 0,375 d., 0,146 d. et 0,061 d., par tonne. C'est presque rien, et ces chiffres seraient cinq fois plus élevés, qu'ils ne constitueraient pas encore un obstacle à l'adoption, par les Américano-continentaux, du système de la conférence de Paris.

111. Ce système, nous ne nous y appesantirons

pas au point de vue des principes. Nous avons déjà dit plus haut (n° 68) qu'à notre sens, rien ne justifie la responsabilité additionnelle de l'armateur en cas d'accidents de personnes (1).

Pourtant, si, vu l'obstination des Anglais, cette responsabilité additionnelle de l'armateur est une condition *sine qua non* à l'entente, nous ne faisons aucune difficulté pour l'admettre et pour la recommander, étant donné surtout que la charge financière qu'elle représente est, comme on nous l'affirme, fort peu élevée en pratique. Mais il faut observer que si cette charge ne doit pas être très lourde pour l'armement, cela ne sera vrai qu'autant que l'on continuera à admettre la validité des clauses de non-responsabilité; car les statistiques rapportées plus haut ont été établies sous l'empire de ces clauses, lesquelles figurent sur presque tous les billets de passage. Si l'on supprime ce facteur, les statistiques en question perdront leur valeur, et alors on aura fait, comme on l'a dit, un « saut dans les ténèbres » (2).

111 (1) Il est intéressant de constater que les dommages corporels sont déjà mieux traités que les dommages matériels dans la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 sur l'abordage, dont les dispositions ont été adoptées en France par la loi du 15 juillet 1915. En effet, en cas d'abordage dû à la faute commune des deux navires, alors que les propriétaires de ces derniers ne sont tenus, à raison des dommages matériels, que dans la proportion de leurs fautes, ils répondent *solidairement* des accidents de personnes.

(2) Voy. les déclarations de M. Ch. LE JEUNE, *Bull. n° 30 du Com. Mar. Int.*, p. 172.

Il est heureux de constater, à cet égard, que l'impression générale a été, à la conférence de Paris, en faveur de la validité des clauses d'exonération.

SECTION V

Consécration législative du système de l'option

112. Deux pays, la Belgique et la Grèce (1), n'ont pas voulu attendre la fin des négociations diplomatiques, qui sont forcément lentes, pour accorder à l'armateur le choix, préconisé par le Comité Maritime International, entre plusieurs modes de libération. Ces deux législations constituent désormais un groupe nouveau dont le système de limitation vient s'ajouter aux quatre systèmes précédemment étudiés (nos 44 et s.).

D'un autre côté, dès 1899, une tentative a été faite en Grande-Bretagne en vue de l'introduction, dans ce pays, du système de l'option, et, actuellement, dans les pays qui, comme la France, sont en train de reviser leur loi maritime, ce système tend à prévaloir, sous l'influence des travaux du C. M. I. et des conférences diplomatiques de Bruxelles.

113. I. Proposition de loi britannique. — A la

112 (1) Il faut peut-être ajouter la Roumanie. Voy. *suprà*, n° 47, note 2.

suite de la conférence de Londres de juillet 1899, laquelle, on se le rappelle, recommandait aux nations maritimes l'adoption, en faveur de l'armateur, d'un système d'option entre l'abandon du navire et du fret et le paiement d'une somme d'argent calculée d'après le tonnage du navire (*suprà*, n° 87), plusieurs délégués anglais déposèrent, au mois de décembre suivant, à la Chambre des Communes, par l'entremise de M. Mac Arthur, une proposition de loi relative à la responsabilité des propriétaires de navires *en cas d'abordage*. Cette proposition reconnaissait au propriétaire le choix entre deux modes de libération, mais ceux-ci n'étaient pas exactement les mêmes que ceux de la résolution de Londres; car, si la proposition en question admettait, comme l'un des termes de l'option, le paiement d'une somme qu'elle fixait, selon la nature du dommage, à £ 8 ou 15 par tonne, elle indiquait, comme second terme du choix de l'armateur, non l'abandon du navire et du fret, mais le paiement de la *valeur* du navire *après* l'accident et du fret en cours.

Mais le point sur lequel cette proposition de loi s'écartait le plus de la résolution de Londres, c'était la distinction qu'elle établissait entre les abordages survenus entre navires anglais et étrangers, et les abordages survenus entre navires anglais seuls. Elle n'appliquait le nouveau système qu'aux premiers; au contraire, les collisions entre navires anglais

restaient soumises à l'art. 503 du M. S. A. (1). Les promoteurs de la proposition expliquaient cette distinction par la différence de traitement à laquelle sont soumis actuellement les navires anglais, selon la nationalité du bâtiment avec lequel ils entrent en collision. Voici, en effet, ce qu'on lit, à cet égard, dans l'exposé des motifs : « En cas de collision entre
« un navire anglais et un navire étranger, la loi
« britannique rend l'armateur anglais personnelle-
« ment responsable jusqu'à concurrence de 8 ou

113 (1) Voici le texte de cette proposition de loi qu'on trouvera dans VERNEAUX, *Clunet*, 1900, p. 256 : — Article 2 : « 1° Quand, « par suite de faute dans la navigation ou le *management* d'un « navire *anglais*, sans la faute ou la participation des armateurs, « des dommages corporels sont causés à une personne transportée sur un navire étranger, ou des pertes ou dommages ont « été causés, soit à un navire étranger, soit aux objets d'une « nature quelconque à bord d'un navire étranger ou à un bien « situé dans un pays étranger (autre qu'un navire anglais ou les « objets à bord d'un navire anglais), les propriétaires d'un tel « navire anglais ne seront pas responsables au delà de la valeur « de ce navire *après* l'événement qui a donné naissance à la responsabilité, et du fret en cours, ou au delà du montant fixé par « la section 503 du Merchant Shipping Act de 1894. — 2° Quand, « par suite de faute dans la navigation ou le *management* d'un « navire *étranger*, sans la faute ou la participation des armateurs, « des dommages corporels sont causés à une personne transportée « sur un navire anglais, des pertes ou dommages sont causés, « soit à un navire anglais, soit aux objets d'une nature quelconque « à bord d'un navire anglais, soit à un bien situé dans le Royaume-Uni, les propriétaires de ce navire étranger ne seront pas responsables au delà de la valeur du navire *après* l'événement qui « a donné naissance à la responsabilité et du fret en cours, ou « au delà du montant fixé par la section 503 du Merchant Shipping Act de 1894 ».

« 15 livres par tonne, tandis que la loi étrangère
« permet au propriétaire du navire étranger de se
« libérer en abandonnant le navire et le fret. Les
« armateurs anglais sont ainsi placés dans une situa-
« tion désavantageuse, étant responsables devant les
« Cours étrangères jusqu'à concurrence de 8 à
« 15 livres par tonne, sans pouvoir opter pour
« l'abandon. »

La proposition de M. Mac Arthur n'a pas abouti, et, à la conférence de Paris de 1900, certains membres critiquèrent son auteur avec sévérité. « Il est singulier, a dit M. Picard, de voir qu'en Angleterre, M. Mac Arthur est allé présenter à la Chambre des Communes un *bill* différent de notre résolution (celle de Londres). Je suis stupéfait, quant à moi, de voir que les membres du Congrès comprennent de cette manière la mission qu'ils ont à accomplir chacun dans leur pays » (*Bull.*, n° 9, p. 197).

Au Parlement, la proposition fut vivement combattue par l'Attorney General, sir Richard Webster, précisément à cause de la diversité des règles qu'elle posait selon la nationalité des parties en cause. Sir Richard Webster, devenu depuis Lord Alverstone, s'est exprimé en ces termes : « L'objection la plus
« importante consiste en ce que la disposition en
« question crée des règles différentes pour des deman-
« deurs différents devant la même Cour en raison de
« dommages provenant de circonstances semblables.

« La Cour aurait à appliquer une règle différente selon
« que le demandeur serait un étranger ou un sujet
« anglais. Il y a là un principe dangereux de nature
« à provoquer, de la part des nations étrangères, les
« remontrances les plus vives et les mieux fondées.
« C'est chez nous un principe de droit maritime que
« les mêmes règles doivent être appliquées aux navi-
« res anglais et aux navires étrangers; il faudrait voir
« avec regret toute mesure qui donnerait à l'armateur
« anglais un privilège sur l'armateur étranger. »

Il est permis de croire, avec M. Verneaux (*Clunet*, 1900, p. 258), que l'adoption de la proposition de M. Mac Arthur n'aurait pas soulevé, de la part des autres nations, les objections redoutées par l'Attorney General; car, en somme, elles ne se verraient appliquer, le cas échéant, qu'une règle conforme à la leur. Mais faut-il également penser, avec l'honorable Secrétaire général de l'Association française du droit maritime, que le *bill* en question aurait fait fortune si, au lieu de distinguer selon la nationalité des navires, il donnait un caractère de généralité à la règle qu'il posait ? C'est fort douteux. Nous ne croyons pas qu'en 1899, le Parlement britannique fût disposé à modifier son système de limitation. On peut en trouver la preuve dans les longs efforts qu'il a fallu pour amener le gouvernement anglais à admettre, à la conférence diplomatique de 1910, le principe de la responsabilité de l'armateur limitée à

la valeur de la fortune de mer *après* l'accident (n° 97).

Quoi qu'il en soit, la proposition de loi de M. Mac Arthur est la première tentative en vue de consacrer législativement, bien qu'avec certaines modifications, le système de l'option voté, pour la première fois, par la conférence de Londres (2).

114. II. Législations belge et grecque. — Le système de l'option, tel qu'il a été formulé en 1907 à la conférence de Venise, a été introduit, avec certaines retouches, en *Belgique* par la loi du 18 février 1908, qui a profondément modifié celle du 21 août 1879 (1), et en *Grèce* par la loi du 17 avril 1910 (ancien style), qui forme actuellement le livre II du Code de commerce, consacré au commerce maritime (2).

(2) La question relative au principe général de la limitation de la responsabilité de l'armateur, ne formait que la deuxième partie de la proposition de M. Mac ARTHUR. Il y en avait une première, qui étendait la limite anglaise actuelle de la responsabilité aux dommages causés à des digues, quais et autres ouvrages attenant à la terre, cas non prévus par le M. S. A. de 1894. Cette partie de la proposition a été votée et forme l'art. 1^{er} du M. S. A. de 1900 (63 et 64 Vict., c. 32), qui a été inséré dans l'art. 503 *in fine* du M. S. A. de 1894. — Voy. TEMPERLEY, p. 294 et 465; STEVENS, *Eléments de droit commercial anglais*, traduction ESCARTI, p. 400.

114 (1) Les dispositions de la loi belge de 1908 sont relatives : a) aux droits réels maritimes ; b) à la navigation fluviale, qu'elles assimilent à la navigation maritime ; c) à la limitation de la responsabilité des armateurs, maritimes et fluviaux ; d) à différentes autres questions. — Voy. HENNEBICQ, II, n° 430 *in fine*.

(2) La Commission qui a élaboré la loi grecque de 1910 n'a pas pu mettre à profit les travaux de la conférence diplomatique de 1909, ayant rédigé son projet de loi avant la session de cette dernière. Voy. le rapport de la délégation hellénique à la conférence

La loi grecque (art. 278 à 289 nouveaux du Code de commerce) ne faisant, sur la question que nous examinons, que reproduire la loi belge du 10 février 1908 (art. 46 à 57), nous n'envisagerons, dans nos explications, que cette dernière.

115. Rappelons, d'abord, en deux mots, le système de l'avant-projet de traité de Venise : constitution de la fortune de mer en patrimoine d'exécution, avec faculté, pour le propriétaire de navire, de la libérer, par le payement, soit de sa valeur à la fin du voyage, soit d'une somme de £ 8 par tonne (*suprà*, n° 89).

Cette idée de la responsabilité réelle est, au fond, celle qui a inspiré le législateur belge de 1908. Pourtant, la loi nouvelle n'a pas osé le dire expressément, et, tenant compte des résistances de certains esprits traditionnalistes, elle commence par poser le principe de la responsabilité personnelle de l'armateur. Aussi, n'est-il pas tout-à-fait exact de prétendre, comme on l'a fait au cours des discussions parlementaires, que la loi de 1908, n'est qu'une « condensation du vœu de Venise ».

Aux termes de l'article 46, al. 1^{er}, de cette loi,

de Bruxelles de 1910, *Procès-verbaux*, 1910, p. 58. — Le nouveau Code maritime grec a été, d'une façon générale, inspiré du Code de commerce italien. Sur 200 dispositions qu'il emprunte aux lois maritimes étrangères, 125 sont tirées du Code italien. Voy. Constantin ROVOLOPOULOS, *Le nouveau Code de commerce grec de 1910*, R. I. D. M., XXV (1909-1910), p. 841.

« tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine et tenu des engagements contractés par ce dernier dans l'exercice de ses fonctions ; il est civilement responsable des faits de l'équipage et des préposés qui en font l'office dans l'exercice de leurs fonctions respectives... »
Donc, en principe, responsabilité personnelle illimitée, comme dans la loi française actuelle.

Mais l'armateur a la faculté de réduire cette responsabilité, et, dans ce but, la loi lui donne le choix entre trois procédés : a) l'*abandon* du navire et du fret ; b) le paiement de la *valeur* du navire et du fret à la fin du voyage (1) ; c) le paiement d'un *forfait* de 200 francs par voyage. — Art. 46 § 2 : « Il peut, dans tous les cas, s'affranchir de ces obligations et des frais et indemnités dûs à raison d'assistance ou de sauvetage, par l'abandon du navire et du fret. » Art. 47 § 1^{er} : « Le propriétaire peut remplacer l'abandon du navire par le paiement de sa valeur à la fin du voyage, ou d'une somme correspondante, pour chaque voyage, à 200 francs par tonne de jauge brute de son bâtiment. » — La rédaction de ce dernier article semble supposer que la somme de 200 francs par tonne ne remplace que

115 (1) Ce second mode de libération ne figurait dans aucun des nombreux projets de loi belges. Il est dû à un amendement introduit, au cours des débats, par le Ministre de la Justice, M. RENKIN.

l'abandon du navire, et qu'il faut, par conséquent, abandonner le frêt, malgré le paiement du forfait. Il paraît, pourtant, que ce n'est pas ainsi que la loi doit être interprétée, et que la somme forfaitaire de 200 francs par tonne est substituée — comme, dans le système de Venise, qui a inspiré le législateur belge, le forfait de £ 8 par tonne — à tous les éléments de la fortune de mer, et non seulement au navire (2).

On remarquera que la loi belge ne distingue pas entre les différents contrats du capitaine, et qu'elle admet pour tous, sans exception, la limitation de la responsabilité de l'armateur, à la différence de l'avant-projet de Venise, lequel excluait ce bénéfice à l'égard des gages des gens de mer et des créances pour réparations et fournitures. Sur ce point la loi grecque diffère de la loi belge ; elle stipule, dans son article 53 *in fine* (art. 278 nouveau C. com.) qu' « il (l'armateur) ne peut se libérer par l'abandon de ses obligations pour gages de l'équipage. »

Contrairement encore à la conférence de Venise,

(2) Voy. GÜRSCHOW, dans *Le Droit Maritime*, 1912, n° 7, p. 482. — On peut encore adresser à l'art. 47 une légère critique. En employant le mot « *remplacer* », il peut faire croire que les deux modes de libération qu'il consacre ne peuvent que se substituer à la faculté d'abandon de l'art. 46, devenant, par conséquent, impossibles quand l'armateur ne peut plus user de cette dernière. Or, il n'en est rien. L'armateur peut, pour limiter sa responsabilité, opter entre trois attitudes ; quand l'une n'est plus possible, il peut encore choisir entre les deux autres. Cpr. SMESTERS, I, n° 107.

la loi belge semble englober dans la limitation légale les accidents de personnes (3).

En revanche, elle ne fait que se conformer à l'art. 7 § 2 de l'avant-projet de Venise, quand elle décide (art. 47 § 2) que la faculté de libération par le forfait de 200 francs n'est pas applicable aux « frais et indemnités dûs à raison d'assistance ou de sauvetage. » De ces dettes l'armateur ne peut se libérer que par l'un des deux autres procédés. On a pensé qu'il ne fallait pas ralentir le zèle des assistants et des sauveteurs par la crainte de voir réduire leur indemnité à 200 francs par tonne, alors que leurs efforts peuvent représenter, en valeurs sauvées et en danger, une somme supérieure (4).

La loi belge s'attachant au système de la responsabilité par voyage, son article 48 définit ce dernier. Elle considère comme durée du voyage le temps pendant lequel continuent à se trouver à bord les personnes et les marchandises qui y étaient au moment de l'accident. C'est la définition de l'avant-projet de Venise, dont l'art. 8 est reproduit textuellement par l'art. 48 de la loi de 1908 : « Le voyage est réputé fini après débarquement complet des marchandises et des passagers se trouvant à bord au moment

(3) Voy. HENNEBICQ, II, n° 497.

(4) Cpr. HENNEBICQ, II, n° 517. — Voy. la critique de la solution analogue de l'art. 7 § 2 de l'avant-projet de Venise, dans *Ann. dr. com.*, 1908, p. 68, note 4.

« où l'obligation est née. » — Cet article, il serait naturellement contraire à l'esprit du législateur de l'appliquer à la lettre en prolongeant le voyage indéfiniment, parce qu'un petit colis serait demeuré à bord. Au cours des travaux préparatoires de la loi, M. Franck s'est exprimé, à ce sujet, en ces termes : « ... Il va de soi que ces principes s'entendent raisonnablement. Ce n'est pas, par exemple, parce qu'un colis ou un lot isolé resterait à bord, par hasard ou calcul, au delà de leur destination primitive, que le voyage se trouverait prolongé. Les juges apprécieront. Nous leur donnons un critérium rationnel. On l'appliquera dans le même esprit » (5).

La responsabilité de l'armateur étant réglée par voyage et non par accident, les créanciers d'un premier sinistre courent le risque de voir disparaître totalement leur gage par la perte du navire à la suite d'un nouveau sinistre survenu avant la fin de l'expédition. L'art. 47 § 3 de la nouvelle loi, reproduisant l'art. 10 de l'avant-projet de Venise, essaie de remédier à cet inconvénient, en permettant aux créanciers de saisir le navire même avant la fin du voyage : « Les dispositions qui précèdent ne préjudicient pas au droit des créanciers de saisir conservatoirement le navire au cours du voyage ou d'exiger caution. » La caution ainsi donnée aux créanciers leur est ac-

(5) Voy. ce passage du discours de M. FRANCK dans SMEESTERS, I, n° 106 et dans Hennebicq, II, n° 515.

quise définitivement, de sorte que si, par la suite, le navire vient à périr ou à subir des avaries, l'armateur ne peut plus abandonner à ses créanciers l'épave ou la valeur du bâtiment à la fin du voyage. Quant au troisième mode de libération, il ne peut donner lieu à aucune difficulté, puisque le montant de la caution fournie par l'armateur ne dépassera jamais, pratiquement, la somme de 200 francs par tonne (6).

Enfin, l'art. 50 de la loi belge prévoit l'hypothèse de l'art. 5 de l'avant-projet de Venise. Il suppose que des créanciers à droits illimités de l'armateur ont, sur la fortune de mer, un privilège ou une hypothèque. L'art. 50 décide que leur recours ne doit pas préjudicier aux créanciers à droits limités, et, pour cela, il oblige l'armateur de reconstituer, au moyen de sa fortune de terre, la valeur totale de la fortune de mer à la fin du voyage. Mais il est bien entendu que, pour qu'il en soit ainsi, il faut que les créanciers privilé-

(6) Le caractère définitif de la caution a été bien mis en lumière, lors des travaux préparatoires, par un échange de vues entre M. RENKIN, ministre de la Justice, et M. FRANCK : « M. FRANCK : Il doit être bien entendu que si, une caution est ainsi fournie au cours du voyage, cette caution est définitive et que les événements ultérieurs ne l'affecteront pas. Exemple : une caution d'un million est fournie ; le navire part, s'échoue, subit des avaries, est abordé ; il ne faut pas qu'on vienne dire que la valeur du navire étant réduite à 500.000 francs à la fin du voyage, le montant garanti par la caution devra être diminué d'autant. Une fois donnée, la caution est définitive. — M. RENKIN, ministre de la Justice : Je suis parfaitement d'accord avec l'honorable M. FRANCK sur l'interprétation qu'il donne à cette disposition. »

giés ou hypothécaires appartiennent à la catégorie de ceux auxquels l'armateur ne peut pas opposer la limitation légale. Ce sont, par exemple, des créances dérivant de contrats passés par l'armateur lui-même, moyennant garantie hypothécaire. Au contraire, la disposition en question est sans application aux créances privilégiées à l'égard desquelles l'abandon est admis ; telles sont, par exemple, les indemnités d'assistance, de sauvetage ou d'abordage (art. 23, al. 3 et 4 de la loi belge). — Voici en quels termes est conçu l'art. 50 : « Le propriétaire est tenu de suppléer en espèces les sommes qui, par suite de privilège ou d'hypothèque, seraient prélevées sur la valeur du navire ou du fret par des créanciers ayant contre le propriétaire une action personnelle dont il ne pourrait s'affranchir par abandon. »

116. III. Commission de révision du livre II du Code de commerce français. — Les travaux du Comité Maritime International et des conférences diplomatiques de Bruxelles ont, dans une large mesure, inspiré la commission instituée, en France en 1915, « en vue de procéder à une étude préparatoire des modifications qu'il y aurait lieu d'apporter au livre II du Code de commerce ». Cette commission s'est divisée en quatre sous commissions. La première est chargée de la révision des textes relatifs « au navire et aux droits réels qui peuvent s'établir sur le navire » ; la seconde est chargée des textes relatifs « au proprié-

taire du navire et aux contrats de transport » ; la troisième, de ceux relatifs « à l'engagement des gens de mer », et la quatrième, des textes relatifs « au contrat à la grosse, aux assurances, au jet et à la contribution ».

La deuxième de ces sous-commissions a voté, entre autres, huit articles destinés à remplacer l'art. 216 actuel du Code de commerce (séance du 1^{er} mai 1917). Voici ceux de ces articles qui nous intéressent pour le moment :

Article 1^{er} : « § 1^{er}. Le propriétaire du navire est « responsable personnellement, mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur du navire et de ses « accessoires ci-après déterminés, et au maximum à « raison de deux cents francs par tonneau de jauge, « des obligations dérivant des actes accomplis et des « contrats conclus par la capitaine dans l'exercice de « ses pouvoirs légaux, ainsi que des faits et fautes « du capitaine, de l'équipage, du pilote et de toute « autre personne au service du navire. — § 2. Il en « est de même pour les obligations d'enlever l'épave « d'un navire coulé, ou de réparer les dommages « causés par le navire aux ouvrages d'art des ports, « docks et voies navigables ».

Article 3 : « § 1^{er}. En cas de mort ou de lésions « corporelles causées par les faits ou fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote, ou de toute autre « personne au service du navire, le propriétaire du « navire est, à l'égard des victimes ou de leurs

« ayants droit, responsable au delà de la limite fixée
« à l'article 1^{er}, jusqu'à concurrence de cent soixante-
« quinze francs par tonneau de jauge du navire. —
« § 2. Si les victimes ou leurs ayants droit ne sont
« pas ainsi intégralement indemnisés, il concourent,
« pour ce qui leur reste dû, avec les autres créan-
« ciers, sur les sommes affectées au paiement de ces
« derniers par l'article 1^{er} ».

Article 4 : « § 1^{er}. L'étendue de la responsabilité
« se détermine à l'arrivée du navire dans le premier
« port où il touche après le fait qui a donné nais-
« sance à cette responsabilité, sauf dans les cas de
« perte ou d'innavigabilité du navire, auxquels ca-
« elle se détermine à la date de ces événements. —
« § 2. Le navire est réputé perdu par suite de défaut
« de nouvelles, lorsqu'il s'est écoulé, depuis la date
« des dernières nouvelles reçues, un délai de quatre
« mois pour tous navires à vapeur, de six mois
« pour tous navires à voiles autres que ceux qui fran-
« chissent le cap Horn ou de Bonne-Espérance, de
« huit mois pour ces derniers ».

Article 5. « Le propriétaire ne peut être poursuivi
« sur ses autres biens qu'après réalisation du navire
« et des accessoires susvisés ».

Article 8. « La jauge visée aux articles 1^{er} et 3 se
« calcule : pour les vapeurs et autres bâtiments à
« moteur, sur le tonnage net augmenté de l'espace
« occupé par les machines ou moteurs ; pour les voi-
« liers, sur le tonnage net ».

DEUXIÈME PARTIE

DE LA FACULTÉ D'ABANDON
DU NAVIRE ET DU FRET

CHAPITRE PREMIER

CARACTÈRE DE L'ABANDON

117. On sait que l'abandon du navire et du fret est le procédé par lequel la France et la majorité des autres pays limitent la responsabilité du propriétaire du navire à l'égard des actes et des faits du capitaine et des gens de l'équipage (*suprà*, n° 45 et s.). Quel est le caractère de cette limitation ? Faut-il l'envisager comme un bénéfice dérogatoire au droit commun, permettant à l'armateur de réduire une responsabilité qui, normalement, devait être indéfinie, conformément aux principes généraux, ou bien, au contraire, faut-il dire que cette responsabilité est en dehors du Code civil, et que c'est la loi elle-même qui en établit de plein droit l'étendue ? En d'autres termes, l'armateur est-il personnellement tenu sur tous ses biens du chef de ses préposés maritimes, sauf faculté, pour lui, de limiter son obligation au navire et au fret, ou bien sa responsabilité n'est-elle qu'une responsabilité réelle, cantonnée, *ipso facto*, sur la fortune de mer ?

Nous avons déjà répondu à cette question dans notre première partie. En opposant le système français de limitation au système allemand de la responsabilité réelle, nous avons montré qu'à notre sens, la responsabilité de l'armateur n'a aucun caractère de réalité en droit français. Nous croyons qu'il n'est pas difficile de le démontrer.

118. Aux termes de l'al. 1^{er} de l'art. 216 C. com., « tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition ». Cette formule rappelle singulièrement celles des articles 1384 § 3 et 1998 du Code civil, stipulant respectivement que «... les commettants (sont responsables) du dommage causé par leurs préposés dans les fonctions auxquelles ils les ont employés », et que « le mandant est tenu d'exécuter les engagements contractés par le mandataire ». Rien n'est plus naturel que de trouver, dans l'art. 216 § 1^{er}, un rappel des articles 1998 et 1384 § 3 du Code civil. Le propriétaire du navire étant le mandant et le préposant du capitaine, il est tenu à l'égard des actes et des faits de ce dernier conformément au droit commun du mandat et de la préposition, c'est-à-dire personnellement et indéfiniment. En conséquence, il donne action à ses créanciers sur l'universalité de son patrimoine, ainsi que le veut l'ancien adage, consacré par l'art. 2092

C. civ., « *qui s'oblige, oblige le sien* ». — De cette idée que l'art. 216 § 1^{er} se réfère aux principes généraux, on peut, du moins en matière extra-contractuelle, trouver une preuve d'ordre législatif dans l'art. 11 § 2 de la loi du 29 décembre 1905 sur la Caisse de prévoyance des marins français, disposition qui, dans les cas examinés plus haut, au n° 20, affranchit le propriétaire de la responsabilité civile des fautes du capitaine et l'équipage « *par dérogation aux articles 1384 du Code civil et 216 du Code de commerce* ».

Ainsi, la responsabilité de l'armateur est personnelle et, en principe, illimitée. Mais, par une faveur motivée par de puissantes considérations d'utilité publique (*suprà*, n°s 27 et s.), la loi lui permet de la restreindre, s'il le veut, en abandonnant à ses créanciers maritimes le navire et le fret. L'abandon constitue donc un mode de libération. La fortune de mer se trouve, pour employer les expressions romaines, non pas *in obligatione*, mais *in facultate solutionis*. L'armateur est tenu, envers ses créanciers, d'une obligation facultative légale, c'est-à-dire qu'il leur doit une prestation unique, le paiement intégral de leurs créances, mais avec faculté de se libérer de cette obligation en accomplissant une autre prestation déterminée, l'abandon de la fortune de mer.

Cette manière de voir est celle de la majorité des auteurs, et, pendant longtemps, elle n'a soulevé aucun

doute (1). Un arrêt de la Cour de Douai du 6 février 1902 (D. 1902, 2, 477) la met en lumière avec beaucoup de netteté : « La libération par voie d'abandon, dit cet arrêt, est une simple faculté qui est accordée au propriétaire d'un navire, de sorte qu'il sera libéré s'il en use, et restera tenu sur tous ses biens s'il n'en use pas ».

On n'a qu'à lire, en effet, sans parti pris, l'art. 216, pour se convaincre du caractère purement facultatif de la limitation qu'il consacre. Après avoir, dans son al. 1^{er}, posé le principe de la responsabilité personnelle indéfinie du propriétaire du navire, cet article ajoute, dans son al. 2, que ce dernier « *peut...* s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret ».

La thèse que nous soutenons trouve enfin un appui dans les législations étrangères qui, en notre matière, se sont inspirées du droit français. En effet, ces législations commencent, comme le Code français, par déclarer que le propriétaire du navire est tenu sur tous ses biens à l'égard des actes de ses préposés maritimes. Puis, elles ajoutent qu'« il peut se libérer » de ces obligations, ou que « cette responsabilité cesse » par l'abandon de la fortune de

118 (1) LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 251; DANJON, II, n° 581; LAURIN, *Précis de droit maritime*, n° 164; AUZOUX, thèse, p. 199; LARDEUR, thèse, p. 17 et 28. — Cpr. JACOBS, I, n° 70, qui parle d'*obligation alternative*.

mer ; certaines d'entre elles réglementent même la « déclaration d'abandon » (n° 229) ; — ce qui signifie bien qu'il s'agit là d'une faculté, d'un moyen pour l'armateur de se libérer de sa véritable et unique obligation, qui est de régler entièrement ses créanciers.

Donc, en principe, responsabilité personnelle illimitée de l'armateur ; faculté, pour lui, de la réduire par l'abandon du navire et du fret.

119. Ce caractère de personnalité que nous attribuons à la responsabilité de l'armateur n'est pas admis par tout le monde. Sous l'influence de l'étude comparative des différents systèmes de limitation et de la recherche de leurs origines historiques, certains auteurs ont essayé, en France, d'interpréter l'art. 216 dans le sens d'une *responsabilité réelle*, restreinte, *ipso facto*, à la fortune de mer, comme, autrefois, dans le système du Consulat de la mer et du Règlement de Valence (*suprà*, n° 42), et, aujourd'hui, dans celui de l'Allemagne et des Pays scandinaves. Le germe dont cette théorie est issue semble avoir été posé par M. Regnault ; puis, la thèse de cet auteur a été reprise par MM. Romain de Sèze et Abram, et soutenue avec beaucoup d'éclat par M. René Verneaux (1).

119 (1) A. REGNAULT, *De la responsabilité civile des propriétaires de navires*, *Rev. crit.*, 1876, p. 547 et s. ; ROMAIN DE SÈZE, p. 48 et s. ; ABRAM, *L'affrètement qui a choisi le capitaine est-il*

D'après cette théorie, il est inexact que l'art. 216 contienne, dans son premier alinéa, un rappel des principes généraux, et, dans sa seconde partie, une dérogation à ces principes. Cette disposition nous vient de l'Ordonnance de 1681, laquelle se souciait peu d'établir un texte cadrant avec les règles du droit romain sur la responsabilité civile. Comment, d'ailleurs, l'art. 216 pourrait-il se référer au droit commun du mandat et de la préposition ? La responsabilité du mandant suppose une liberté absolue dans le choix du mandataire et dans l'étendue du mandat, et celle de commettant est fondée sur la présomption d'une double faute dans le choix et dans la surveillance du préposé. Ces conditions font ici défaut, puisque le propriétaire ne peut pas choisir librement le capitaine, à cause de l'exigence du brevet de capacité, qu'il ne peut pas le surveiller efficacement, à cause de son éloignement, et que le mandat du capitaine est un « mandat nécessaire » dont la loi elle-même détermine l'étendue. Ne disons

responsable des engagements et des fautes du capitaine en vertu de l'art. 1384 C. civ. ? R. I. D. M., XXII (1906-1907), p. 562 et s. ; René VERNEAUX, L'industrie des transports maritimes, II, p. 239 et s. ; L'unification du droit dans la matière de la responsabilité des propriétaires de navires, Clunet, 1900, p. 238 et s., et La Fortune de mer, Rec. de législ. de Toulouse, 1906, p. 278 et s. — Cpr., HINDENBURG, Bull. n° 11 du Com. Mar. Int., p. 20 et SMEERSTERS, I, n° 94. — Cpr. également, Cass. Req., 19 août 1875 (3 arrêts), S. 1876, I, 117, décidant que « la condamnation prononcée ne peut être exécutée que sur le navire, véritable débiteur des obligations contractées par le capitaine ».

donc pas que l'art. 216 se réfère aux articles 1384 § 3, et 1998 du Code civil ; « il forme, dans son ensemble, une détermination spéciale des risques. » Non, la responsabilité de l'armateur n'est pas de la même nature que celle du préposant ou du mandant. Normalement, elle ne devrait pas exister. « Le propriétaire du navire, dit M. Hindenburg, n'encourt, en droit pur, aucune responsabilité. Il a fait ce qu'il a pu pour avoir le meilleur capitaine et le meilleur navire. N'étant pas en faute, il ne peut être responsable ; il est aussi innocent de l'accident que la victime de celui-ci ». Néanmoins, la loi maritime établit la responsabilité du propriétaire du navire dans un but d'utilité publique. Mais, du moins, elle ne le fait que dans une certaine mesure qu'elle détermine elle-même et qui fixe l'étendue du recours des créanciers maritimes. Quel est le fondement de cette responsabilité ? On ne peut lui en assigner qu'un seul : la qualité de propriétaire. Le propriétaire du navire se trouve obligé du chef de son capitaine parce qu'il est propriétaire du navire. Mais cette responsabilité qui a sa source dans la fortune de mer, y a également sa limite, et cela de plein droit, sans que le débiteur soit tenu à aucune déclaration d'abandon. « Dès lors, conclut M. Verneaux, ne sommes-nous pas en présence d'une fortune de mer qui ressemble singulièrement à celle du droit allemand, si bien que le droit allemand ne serait qu'une expression plus

parfaite d'une même notion de la fortune de mer?... N'est-il pas légitime de dire, même chez nous, que le propriétaire n'est tenu des faits et des actes du capitaine que sur le navire et le fret, constitués en patrimoine d'exécution ? »

Cette argumentation séduit plus qu'elle ne convainc. Et tout d'abord, à supposer même que la loi fit dériver la responsabilité du propriétaire du navire du seul fait de la propriété, il n'en résulterait pas nécessairement que cette responsabilité fût de caractère réel. Une responsabilité peut très bien être fondée sur la seule qualité de propriétaire de celui qui l'encourt, et, cependant, être de nature personnelle. En veut-on un exemple ? On le trouvera dans l'article 1386 du Code civil, aux termes duquel « le propriétaire d'un bâtiment est responsable du dommage causé par sa ruine, lorsqu'elle est arrivée par suite du défaut d'entretien ou par le vice de sa construction. » Ce texte, qui ne contient aucune présomption de faute (2), édicte une responsabilité ayant son origine dans le droit de propriété. Pourtant, à quoi est tenu le propriétaire de l'immeuble ? A abandonner les décombres, comme dans le droit romain primitif ? Non pas. Il est obligé, sur tous ses biens, de réparer intégralement le dommage causé par l'écroulement. Voilà donc qu'en dehors d'une faute,

(2) PLANIOL, II, n° 924. — *Contrà*, COLIN et CAPITANT, II, p. 388.

une responsabilité personnelle peut résulter de la seule qualité de propriétaire (3).

Mais il n'est pas exact que la responsabilité du propriétaire du navire soit attachée à son droit de propriété. Il en est peut-être ainsi de la responsabilité du propriétaire non-armateur, tout au moins quand il s'agit de délits ou de quasi-délits. Mais la responsabilité de l'armateur non-propriétaire, de même que celle du propriétaire-armateur, n'est pas objective ; elle a pour fondement la qualité de mandant et de commettant. On nous répond bien qu'il ne peut pas en être ainsi, puisque l'armateur a dû prendre son capitaine dans une catégorie réduite de personnes, et qu'il n'a pas pu le surveiller étroitement. Mais nous avons déjà réfuté cette objection et essayé de montrer que la responsabilité du mandant n'implique pas nécessairement une liberté absolue dans le choix de la personne ou dans l'étendue des pouvoirs de cette dernière, et que la responsabilité du préposant est indépendante de l'existence d'une

(3) M. FRAISSAINGRA, *Rec. de l'Acad. de Toulouse*, 1903, p. 394, cite, comme autre exemple de responsabilité personnelle attachée à la propriété, l'art. 297 C. com., d'après lequel, en cas d'innavigabilité du navire antérieure au départ, l'armateur est tenu de dommages-intérêts envers l'affréteur, alors même qu'il aurait ignoré le mauvais état du bâtiment, ou qu'il aurait été dans l'impossibilité de la connaître. Mais nous croyons, avec M. VERNEAUX, qu'on ne peut pas faire état de ce texte dans la question que nous examinons, la responsabilité qu'il établit dérivant « d'une garantie contractuelle présumée ».

culpa in eligendo ou d'une *culpa in negligendo* (n^{os} 27 et s.). — D'ailleurs, il faut bien chercher à la responsabilité de l'armateur une autre base que sa qualité de propriétaire, puisque cette responsabilité existe non seulement à l'égard des faits illicites du capitaine, mais aussi à l'égard de ses contrats. Or, il est manifeste que l'armateur n'est tenu à raison de ces derniers que parce qu'il est le mandant du capitaine. Sa responsabilité est donc bien de caractère personnel.

Mais l'objection la plus grave contre la théorie de la réalité de la responsabilité de l'armateur peut être puisée dans les termes mêmes de l'art 216, lequel établit bien une responsabilité indéfinie en soi (al. 1^{er}), mais avec faculté de la limiter (al. 2).

Voici comment le partisans de la thèse que nous combattons essaient de détruire cette objection. — Les expressions actuelles de l'art. 216, disent-ils, sont le résultat d'additions successives. Le texte qui a servi de source à cette disposition, l'art. 2, tit. VIII, liv. II, de l'Ordonnance de la Marine de 1681, se bornait à nous donner l'affirmation d'une responsabilité dont on demeure déchargé par l'abandon du navire et du fret, et Emérigon, commentant ce texte, nous dit que « l'obligation où les propriétaires sont de garantir les faits de leur capitaine est *plutôt*

réelle que personnelle » (4). — Quant aux termes de l'art. 216, ils sont le résultat d'un renversement involontaire. Cet article « a mis la charrue avant les bœufs », et, sous l'influence de l'expression vicieuse « faculté d'abandon » du langage courant, a confondu l'obligation principale avec l'obligation facultative. Au lieu de dire que l'armateur n'est tenu qu'à l'abandon de sa fortune de mer, sauf faculté, pour lui, de conserver cette dernière en payant ses créanciers sur ses biens de terre, il a dit, à tort, le contraire. Ce renversement de l'ordre logique des idées n'a rien d'étonnant ; il n'est pas sans exemple. L'article 2168 du Code civil stipule que le tiers détenteur d'un immeuble hypothéqué est tenu de payer le créancier hypothécaire ou de délaisser l'immeuble, alors que, cependant, le délaissement ne constitue pas l'un des termes d'une option, ou une simple faculté, mais, au contraire, une obligation principale accompagnée de la faculté de payer. — Enfin, ajoute-t-on, pour se convaincre que les expressions de l'art. 216 ne s'opposent pas à l'interprétation de ce texte dans le sens d'une responsabilité réelle, on n'a qu'à se référer à l'art. 451 du Code de commerce allemand, d'après lequel « l'armateur est responsable du dommage causé à un tiers par la faute d'une personne de l'équipage dans l'exercice de ses fonctions. » Cette disposition cor-

(4) Emérigon, *Contrats à la grosse*, ch. IV, sect. XI, § 2.

correspond au premier alinéa de l'art. 216, et, cependant elle n'empêche nullement l'organisation ultérieure du patrimoine d'exécution.

Aucun de ces arguments ne peut résister à l'examen. De quelque façon que l'on torture les textes, ils s'opposeront toujours à l'attribution d'un caractère de réalité à la responsabilité qu'ils établissent. A cet égard, l'Ordonnance de 1681 n'est pas moins formelle que le Code de 1807 ou que la loi du 14 juin 1841, modificative de l'art. 217. Ce n'est, en effet, qu'après avoir déclaré que « les propriétaires de navires seront responsables des faits du maître », qu'elle ajoute qu'« ils en demeureront déchargés en abandonnant leur bâtiment et le fret », comme le Code et la loi de 1841 ne disent que « la responsabilité cesse » ou qu'« il (l'armateur) peut, dans tous les cas, s'affranchir des obligations ci-dessus » par l'abandon de la fortune de mer, qu'après avoir commencé par poser le principe d'une responsabilité indéfinie. Devant des textes aussi précis le doute est-il permis ? On invoque, il est vrai, Emérigon ; mais ne lui attribue-t-on pas une pensée qui n'a pas été la sienne ? Que dit cet auteur ? « Si les propriétaires, écrit-il, abdiquent leur intérêt, ils ne sont garants de rien ;... les armateurs en abandonnant le bâtiment et le fret sont déchargés des obligations contractées par ce capitaine ». C'est devant cette constatation que l'armateur peut se libérer de ses

obligations par l'abandon de la fortune de mer, que le jurisconsulte provençal a dit, non que la responsabilité de l'armateur est réelle, mais qu'elle est « plutôt réelle que personnelle » ; c'est-à-dire que, quand il a usé de la faculté d'abandon, l'armateur se trouve, en réalité, dans la même situation que si, dès le début, il n'était tenu que sur la fortune de mer. Mais, pour cela, il doit « abdiquer son intérêt », « abandonner le bâtiment et le fret » ; autrement, il peut être poursuivi sur tous ses biens. Tout ce que veut donc dire Emérigon, c'est que, grâce au droit de la limiter, la responsabilité de l'armateur ressemble à une responsabilité réelle ; mais il ne dit pas qu'elle est telle par sa nature (5).

Quant à l'analogie de l'art. 216 avec l'art. 2168 C. civ. relativement à la défectuosité de la rédaction de ces deux textes, il n'y a pas lieu d'insister. On sait, en effet, que depuis que l'hypothèque n'est plus un *gage différé*, c'est-à-dire, depuis que le but direct de l'action hypothécaire n'est plus la mise du créancier en possession de l'immeuble, le tiers détenteur

(5) C'est dans le même sens, croyons-nous, que M. LYON-CAEN, pour lequel la personnalité de la responsabilité de l'armateur ne fait aucun doute en droit français (LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 251), a pu écrire ceci : « La loi commerciale déclare le propriétaire du navire responsable des faits du capitaine, et, en même temps, elle lui donne la faculté d'abandon. Aussi peut-on dire que c'est le navire qui est responsable, non la personne du propriétaire » (note sous Cass. 23 juin 1896, S. 1898, I, 209).

n'est pas plus tenu de délaisser que de payer, et que l'unique chose à laquelle il soit tenu, c'est de subir la saisie (6).

Enfin, il convient de rejeter le rapprochement de l'art. 216 d'avec les dispositions du Code de commerce allemand. L'art. 451 de ce Code établit, à la vérité, la responsabilité personnelle de l'armateur, et en fait même la règle, « en ce sens, dit Cosak (I, p. 241), qu'elle intervient partout où la loi n'a pas stipulé le contraire » (*suprà*, n° 50). Mais la loi a stipulé le contraire, c'est-à-dire qu'elle a édicté une responsabilité réelle dans un certain nombre de cas figurant dans l'art. 452. L'art. 451 ne peut donc pas être un obstacle à l'organisation du système de l'exécution, puisque les hypothèses exceptionnelles auxquelles ce système s'applique sont en dehors de lui. Il en est autrement de l'art. 216 du Code de commerce français. La limitation consacrée par la deuxième partie de ce texte s'applique, non pas à des cas étrangers au premier alinéa, mais aux hypothèses mêmes de cet alinéa. On ne peut donc pas trouver dans la deuxième partie de cet article l'établissement, de plein droit, d'un patrimoine d'exécution, quand sa première partie parle d'une responsabilité personnelle.

120. Concluons donc que la responsabilité de

(6) PLANIOL, II, n° 3200.

l'armateur du chef du capitaine et des gens de l'équipage est personnelle et indéfinie, comme celle de tout mandant ou de tout commettant, et que le droit de la limiter par l'abandon ne constitue qu'une *facultas solutionis*.

Il y a là, nous le reconnaissons, une déformation du système du Consulat de la mer, lequel restreignait de plein droit la responsabilité de l'armateur à sa fortune de mer. Il y a tout lieu de regretter cette évolution de la conception première, car le système de l'exécution présente, sur celui de la faculté d'abandon, de sérieux avantages que nous avons déjà signalés (n° 62). C'est précisément pour parer aux inconvénients du système français, qu'a été élaborée la théorie que nous venons d'examiner. Pourtant, si mauvaise qu'elle soit, la loi actuelle n'en existe pas moins, et « prétendre, dirons-nous avec M. Danjon, la retourner pour remettre les bœufs avant la charrue et pour rendre à la formule sa pureté primitive, c'est faire œuvre de législateur et non pas d'interprète. »

CHAPITRE II

BÉNÉFICIAIRES DE LA FACULTÉ D'ABANDON ET PERSONNES AUXQUELLES CETTE FACULTÉ EST OPPOSABLE

121. Par qui peut être fait l'abandon ? A qui peut-il être fait ? Telles sont les questions que nous étudierons dans les deux sections du présent chapitre.

SECTION PREMIÈRE

Bénéficiaires de la faculté d'abandon

121 bis. Pour répondre à la question de savoir quelles sont les personnes qui peuvent user de la faculté d'abandon, il faut distinguer selon la qualité des personnes, et selon la nature et le mode d'emploi des navires. Nous traiterons ainsi, dans deux sous-sections différentes : 1° des personnes protégées par la faculté d'abandon ; 2° des navires auxquels l'abandon est applicable.

SOUS-SECTION PREMIÈRE

Personnes protégées par la faculté d'abandon

122. Le droit de bénéficier de la disposition de faveur de l'art. 216 § 2 appartient, sans aucun doute, au propriétaire qui exploite lui-même son navire. Mais cette réunion, sur la même tête, des deux qualités de propriétaire et d'armateur, ne se rencontre pas toujours. Parfois celui qui est chargé de l'exploitation du bâtiment est une personne autre que le propriétaire ; c'est, par exemple, un locataire ou un usufruitier du navire. Il y a lieu alors de se demander lequel, du propriétaire ou de l'armateur, peut invoquer la faculté d'abandon, ou si ce bénéfice appartient parallèlement à tous les deux.

De même, en cas de copropriété du navire, des difficultés surgissent relativement au point de savoir si la majorité des copropriétaires peut décider l'abandon du navire entier, ou si chaque copropriétaire peut prendre le parti que bon lui semble, sans se préoccuper du parti pris par les autres.

Il y a lieu encore de se demander si l'abandon peut être fait par le capitaine, propriétaire ou copropriétaire du navire, par l'Etat, par les créanciers personnels du propriétaire du navire, par les grandes compagnies de navigation, par les étrangers. Enfin

il convient d'examiner si un droit analogue à celui de l'art. 216 § 2 appartient aux chargeurs.

§ 1. — *Propriétaire et armateur distincts*

123. Nous avons admis plus haut (n° 18) que lorsque le propriétaire et l'armateur d'un navire sont tous les deux tenus à l'égard des actes et des faits du capitaine : le propriétaire, parce que l'art. 216 § 1^{er} ne distingue pas selon qu'il est ou non, en même temps, armateur (1) ; l'armateur, parce qu'il est le véritable mandant et commettant du capitaine qu'il a lui-même choisi (2).

Mais alors comment la faculté d'abandon sera-t-elle exercée ? La question est embarrassante, et nous

123 (1) Dunkerque, 20 mai 1891. *R. I. D. M.*, VII, 24 ; Rouen, 22 janvier 1902, *ibid.*, XIX, 21 ; Venise, 15 mars 1907, *ibid.*, XXIII, 278 ; Bruxelles, 3 décembre 1912, *ibid.*, XXVIII, 871 ; Marseille, 23 avril 1913, *ibid.*, XXIX, 241. — Mais, en cas de réquisition d'un navire par l'Etat, la jurisprudence exclut la responsabilité du propriétaire. Voy. Marseille, 29 juin 1915, *R. I. D. M.*, XXX, 367 : « Attendu que par le fait de la réquisition, la Marine s'est complètement substituée, dans la conduite et la libre disposition du navire, au propriétaire qui se trouve entièrement dessaisi de tous ses droits, et par suite dégagé de toute ses obligations à raison d'un matériel et d'un personnel qui sont mis en dehors de son contrôle... »

(2) Il ne s'agit ici, naturellement que de l'armateur, locataire ou usufruitier, et non de l'armateur-gérant, puisque l'exploitation du navire n'est pas faite pour compte de ce dernier. La responsabilité de l'armateur-gérant ne se trouve engagée que s'il est copropriétaire du navire, ou qu'il s'est obligé personnellement.

verrons qu'il est presque impossible de trouver une solution pouvant résister à toute critique.

Aucune difficulté dans une législation qui, comme la loi anglaise, limiterait la responsabilité à une somme forfaitaire : propriétaire et armateur se libéreraient alors par le payement du forfait légal. — Pas de difficulté non plus dans un système de responsabilité réelle, analogue à celui de l'Allemagne, puisque, dans un tel système, les créanciers s'attaquent, non aux personnes, mais aux biens. — Malgré certaines complications, il est encore relativement assez aisé de résoudre la question dans un système permettant, comme celui des Etats-Unis, l'abandon en valeur : l'armateur, comme le propriétaire, dégagerait sa responsabilité par le versement de la valeur du navire et du fret.

Mais la difficulté s'aggrave singulièrement dans une législation qui n'autorise, comme le droit français, que l'abandon en nature. C'est qu'en effet, propriétaire et armateur ne peuvent disposer chacun que d'un seul de ces deux principaux éléments de la fortune de mer, puisque chacun d'eux n'en possède qu'un seul : le propriétaire, le navire ; l'armateur, le fret. Examinons la question séparément à l'égard de chacune de ces deux personnes.

124. En ce qui concerne, d'abord, le propriétaire du navire, comme tout le monde admet sa responsabilité même en cas de séparation des qualités de pro-

priétaire et d'armateur, tous semblent lui reconnaître le bénéfice de la limitation (1). Généralement, on ne paraît même pas s'apercevoir de la difficulté résultant du fait que le fret à abandonner appartient à un autre qu'au propriétaire. Et, en effet, elle n'existerait pas si ce dernier pouvait, ainsi qu'on l'a prétendu (2), abandonner, comme fret, le prix de location du navire qu'il a stipulé de l'armateur. Mais il ne saurait en être ainsi, car le fret compris dans l'abandon ne doit pas varier selon la qualité de la personne qui se prévaut de l'art. 216 § 2 et qu'ainsi que nous le verrons (n° 191), il doit correspondre à un voyage déterminé du bâtiment abandonné.

Mais alors on ne peut plus esquiver la difficulté. Il ne suffit pas, en effet, de dire que le fret n'étant pas un corps certain, comme le navire, mais une somme d'argent, le propriétaire n'aura qu'à en abandonner le montant ; car ce montant, il faut encore pouvoir le déterminer, et le propriétaire n'est pas en mesure de connaître le fret stipulé par l'armateur (3).

124 (1) Voy. pourtant DEMANGEAT SUR BRAVARD-VEYRIÈRES, *Manuel de droit commercial*, 1868, p. 343. Ces auteurs excluent, dans notre hypothèse, la responsabilité du propriétaire et ne concèdent le bénéfice de l'art. 216 § 2 qu'à l'armateur, seul responsable. Cependant, dans leur *Traité de droit commercial*, IV, p. 158, ils acceptent la responsabilité du propriétaire et lui reconnaissent la faculté d'abandon, à l'exclusion de l'armateur.

(2) LAURIN SUR CRESP, I, p. 607 ; LEVILLAIN, note sous Cass. 18 mars 1878, D. 1878, I, 193.

(3) Cpr. DANJON, II, n° 578.

D'ailleurs, il le serait qu'il n'en resterait pas moins d'autres complications à prévoir. Nous verrons plus loin (n° 205) que dans le cas où le fret n'a pas encore été payé par les affréteurs, ou qu'il a été touché par le capitaine sans mandat spécial, l'armateur n'est pas obligé d'abandonner à ses créanciers maritimes une somme correspondant au fret stipulé, mais seulement sa créance contre ses affréteurs ou contre le capitaine, de telle sorte que ses créanciers courent le risque de l'insolvabilité de ces derniers. Comment cette règle pourra-t-elle s'appliquer au propriétaire ? Il ne peut pas abandonner la créance contre les chargeurs ou contre le capitaine, puisque cette créance appartient à l'armateur et non à lui. Rien ne serait, d'autre part, plus injuste que de l'obliger de payer une somme d'argent, car à son action récursoire contre l'armateur, celui-ci répondrait par l'abandon d'une créance, peut-être illusoire, de sorte qu'en définitive, ce serait lui, propriétaire, qui aurait à pâtir de l'insolvabilité du capitaine ou des chargeurs.

On voit donc que si le droit pour le propriétaire de limiter sa responsabilité est certain, l'organisation de ce droit est extrêmement délicate quand il n'exploite pas lui-même son bâtiment.

125. L'embarras augmente quand on passe à l'armateur. Ici on est loin de rencontrer l'unanimité

qui reconnaissait au propriétaire non-armateur le bénéfice de la limitation.

Certains auteurs et certains arrêts refusent à l'armateur non propriétaire la faculté d'abandon (1). « Le bon sens indique, dit M. Cresp, que c'est le propriétaire seul d'une chose qui peut en abdiquer la propriété. » Comment l'armateur abandonnerait-il un navire qui ne lui appartient pas ? Du reste, ajoute-t-on, il ne faut pas oublier que, la faculté d'abandon constituant une dérogation aux principes généraux, on doit interpréter dans un esprit restrictif le texte qui l'établit, et puisque ce texte ne parle que du propriétaire, on ne peut pas en étendre le bénéfice à l'armateur. Et nous savons déjà (n° 18) que c'est précisément le cauchemar de cette responsabilité illimitée qui a conduit certains auteurs à nier le principe même de la responsabilité de l'armateur non-propriétaire vis-à-vis des créanciers maritimes. « N'est-il pas plus naturel, plus logique, dit M. Abram, de penser que si nulle part notre loi ne limite la responsabilité de l'affréteur, c'est précisément parce que cette question est réglée par l'art. 216 visant celui qui seul est déclaré responsable, en dehors du

125 (1) Marseille, 7 juillet 1896 et Aix, 29 décembre 1896, *R. I. D. M.*, XII, p. 71 et 443 ; Cass. civ., 31 juillet 1899, *ibid.*, XV, p. 298, D. 1901, I, 441, et, sur renvoi, Poitiers 28 février 1900, *R. I. D. M.*, XVI, p. 23. — LAURIN sur CRESP, I, p. 616 ; DEMANGEAT sur BRAVARD, IV, p. 158 ; DE VALROGER, I, n° 279 ; BOISSEL, n° 1188 ; LEVILLAIN, note sous cass., 18 mars 1878, D. 1878, I, 193.

droit commun, le propriétaire, et le propriétaire à l'exclusion de tous autres ? » (2) D'ailleurs, en écartant la responsabilité de l'armateur, ces auteurs sont conséquents avec eux-mêmes, puisqu'ils voient dans l'art. 216 § 1.^{er} non une référence aux principes généraux, mais un cas spécial de responsabilité objective (n° 119). La responsabilité de l'art. 216 étant attachée, disent-ils, à la qualité de propriétaire, et cette qualité n'appartenant pas à l'armateur, celui-ci ne peut pas être poursuivi par les créanciers du navire (3). « Si, dit encore M. Abram, dans le silence de la loi commerciale, l'art. 216 était *ipso facto* applicable à l'affrètement qui a choisi le capitaine, il serait, par cela même, applicable au propriétaire, et l'alinéa 1.^{er} de l'art. 216 ne constituerait qu'une redondance inutile : il suffisait alors de limiter la responsabilité, d'autoriser l'abandon noxal par dérogation au droit commun. »

Nous avons déjà essayé de réfuter la théorie de la responsabilité objective appliquée au propriétaire du navire (n° 119), et de montrer que l'armateur, tout comme le propriétaire, doit être tenu à raison des actes et des faits du capitaine, ainsi que le veulent

(2) ABRAM, *L'Affrètement qui a choisi le capitaine est-il responsable des engagements et des fautes de ce capitaine en vertu de l'art 1384 du Code civil ?* R. I D. M., XXII (1906-1907), p. 565.

(3) Cependant, ces auteurs admettent bien l'action récursoire du propriétaire contre l'armateur, conformément au droit commun qui ne peut être que celui du mandat et de la préposition. N'est-ce pas la preuve qu'on a tort de refuser aux créanciers maritimes l'action directe contre l'armateur, mandant et commettant ?

les principes généraux (n° 18). A notre avis, cette responsabilité jouit d'une limitation, à l'instar de celle du propriétaire. On nous objecte bien que l'art. 216, étant une disposition exceptionnelle, ne comporte pas une interprétation large, mais nous répondrons à cette objection parce que nous avons dit au n° 45 : Oui, la faculté d'abandon déroge au droit commun, mais puisque ce bénéfice exceptionnel n'a été édicté que pour des raisons majeures d'intérêt public, c'est également l'intérêt public qui doit nous indiquer le sens dans lequel il faut interpréter le texte législatif en question. Or, il est certain que les avantages de l'industrie des transports maritimes peuvent être atteints presque aussi bien par des navires dont on a la propriété, que par des navires pris en location. Si la responsabilité de l'armateur non-propriétaire devait être indéfinie, il est évident que les personnes ne seraient pas nombreuses, qui consentiraient, en louant un navire, à s'exposer à des risques incalculables, et ce n'est pas assurément le commerce maritime qui en profiterait. Concluons donc à la limitation de la responsabilité de l'armateur non-propriétaire, malgré le silence de l'art. 216 à son égard (4).

(4) Qu'on ne nous dise pas que, puisque nous ne nous opposons point à l'interprétation large des dispositions exceptionnelles, et que, d'autre part, nous sommes partisans, au point de vue législatif, du système de la responsabilité réelle (n° 62), nous avons mauvaise grâce à critiquer ceux qui interprètent l'art. 216 dans

Reste à savoir comment il pourra faire abandon. On a dit qu'il devra abandonner, avec le fret qui lui appartient, le navire qui ne lui appartient pas, en vertu d'une convention tacite d'après laquelle le propriétaire, en louant son navire à l'armateur, lui a, par là même, conféré le droit d'en faire, le cas échéant, l'abandon (5). — Il est, pourtant, tout-à-fait arbitraire de présumer une telle intention, contraire à la vérité, chez le propriétaire, et de permettre à l'armateur de disposer de la chose d'autrui ; car si l'abandon n'est pas un acte d'aliénation, ainsi que nous essayerons de le montrer (n° 245), il y conduit pratiquement, puisqu'il permet aux créanciers de vendre le navire abandonné.

126. Comme on le voit, on est dans une impasse, résultant de ce que, pour être libératoire, l'abandon doit comprendre le navire et le fret, et que, cependant, dans notre hypothèse, ces deux choses appartiennent à deux personnes différentes.

On a proposé de sortir de la difficulté de la manière suivante : Est-ce le propriétaire non-armateur, a-t-on

le sens d'une telle responsabilité. Nous avons montré (n°s 117 et s.) que les termes de cet article s'opposaient formellement à pareille interprétation et que tout, en eux, criait la responsabilité personnelle. Au contraire, la solution que nous admettons au texte en faveur de l'armateur non-propriétaire, sans dériver de la lettre même de l'art. 216, du moins ne s'y oppose-t-elle pas ; dans tous les cas, elle est conforme à l'esprit de cette disposition.

(5) DANJON, II, n° 578. — Cpr. DEMANGEAT SUR BRAVARD, IV, p. 158.

dit, qui est actionné ? Il sera quitte par l'abandon du navire, parce qu'il constitue le seul élément de sa fortune de mer. A-t-on, au contraire, actionné l'armateur non-propriétaire ? Il se libérera par l'abandon du fret pour la même raison. Pour obtenir satisfaction complète, les créanciers devront donc assigner les deux à la fois (1). Leur situation, certes, ne sera pas tout à fait la même que s'ils avaient actionné un propriétaire-armateur pouvant abandonner à la fois le navire et le fret ; leur droit est quelque peu entravé par l'obligation d'assigner deux personnes habitant, peut-être, deux contrées fort éloignées l'une de l'autre. Puis, ce système a le tort de libérer le débiteur par l'abandon d'une seule chose, le navire *ou* le fret, alors que cependant l'art. 216 § 2 exige l'abandon de deux choses, du navire *et* du fret. Pourtant, toute compte fait et toute solution absolument rationnelle paraissant impossible, nous préférons celle-ci comme la moins mauvaise des solutions empiriques.

127. Certaines législations accordent formellement à l'armateur la faculté d'abandon. Telles sont les législations de l'*Espagne*, art. 587 ; du *Costa-Rica*, art. 568 ; du *Mexique*, art. 672 ; de la *Roumanie*, art. 501. Telles sont encore celles du *Chili*, art. 879 ; du *Guatemala*, art. 757 ; du *Honduras*, art. 876 et du

126. (1) Voy. LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 253 ; RIPERT, I, n° 1158 ; LARDEUR, thèse, p. 61.

San-Salvador, art. 800, qui parlent de « l'armateur, qu'il soit ou non propriétaire » (1).

La loi *allemande* assimile, à l'égard des tiers, celui qui exploite un navire pour son propre compte au propriétaire lui-même, et celui-ci ne peut s'opposer à l'exécution de la fortune de mer, du *Schiffsvermögen*, qu'à la double condition d'avoir été illégalement 'dépossédé du navire et de prouver la connaissance de ce fait par le tiers (2).

Pareillement, en *Angleterre*, la jurisprudence ne distingue pas les armateurs non-propriétaires, les *owners pro tempore*, des *owners* (propriétaires), au point de vue de l'application de l'art. 503 du M. S. A. de 1894, c'est-à-dire qu'elle limite leur responsabilité à £ 8 ou 15 par tonne, selon les cas (3).

Il en est de même aux *Etats-Unis d'Amérique*, où l'article 4286 des *Revised Statutes* est ainsi conçu :
« L'affrèteur d'un navire qui arme, approvisionne
« et exploite le navire à ses frais ou par lui même,
« sera considéré comme propriétaire de navire dans
« le sens donné à ce mot par la loi actuelle relative
« à la limitation de la responsabilité du propriétaire

127 (1) Voy. CATTIER, *Bull. n° 3 du Com. Mar. Int.*, p. 60.

(2) Voy. HOSTIE, dans *Le Droit maritime*, n° 4, p. 265.

(3) Chambre des Lords, 28 février 1908, *R. I. D. M.*, XXIII, p. 683, réformant Cour suprême de Judicature, 25 mars 1907, qui confirmait Cour de justice, 21 décembre 1905, *ibid.*, XXII, p. 828 et XXI, p. 501. — HENNEBICQ, II, n° 548. — Cpf. TEMPERLEY, p. 293, note (a) et p. 295, note (a).

« de navire, et ce navire quand il est affrété de
« cette façon, sera responsable de la même manière
« que s'il avait été exploité par son propriétaire. »

Le bénéfice de la limitation a été également reconnu à l'armateur par l'art. 12 de l'avant-projet de traité de la *Conférence de Venise* : « Dans les cas, dit ce
« texte, où, d'après les législations existantes, l'ar-
« mateur et l'affrèteur sont tenus de la responsabi-
« lité du propriétaire du navire, ils ont droit à la
« limitation prévue par les dispositions qui précè-
« dent » ; c'est-à-dire, si nous comprenons bien, qu'ils ne sont tenus que sur le navire, le fret et leurs acces-
soires, conformément à l'art. 2 de l'avant-projet, mais qu'ils peuvent leur substituer, aux termes des articles 6 et 7, la valeur de la fortune de mer à la fin du voyage, ou, sauf exception, le forfait de £ 8 par tonne (4).

Cette limitation est pareillement consacrée par l'art. 12 des *Bases de Bruxelles de 1909* et par les articles 13 de l'avant-projet A et 10 de l'avant-projet B qui sont ainsi conçus : « Les dispositions de
« la présente convention profitent à l'armateur qui

(4) Cpr. *Ann. dr. com.*, 1908, p. 69, note 4. — *Contrà*, RIPERT, I, n° 158, p. 907, note 1, qui interprète l'art. 12 de l'avant-projet de Venise, malgré la généralité des termes de cette disposition, dans le sens d'une option entre deux procédés seulement de limitation : le paiement de la valeur du navire et l'indemnité forfaitaire de £ 8, à l'exclusion de la responsabilité réelle cantonnée sur la fortune de mer en nature.

« n'a pas la propriété du navire ou, en cas de sous-
« affrètement, à l'affrèteur principal, comme au pro-
« priétaire lui-même. »

Enfin, aux termes de l'art. 53 de la loi *belge* du 10 février 1908, « l'affrèteur et l'armateur tenus de
« la responsabilité du propriétaire du navire, peu-
« vent user de la faculté d'abandon dans les mêmes
« conditions que celui-ci », et le nouvel article 285
§ 1^{er} du Code de commerce *grec* contient une dispo-
sition analogue. — Nous comprenons l'art. 53 de la
loi belge dans le sens de la faculté pour l'armateur
d'abandonner le navire en nature, même sans l'assen-
timent du propriétaire (5). Cependant, M. Henne-
bicq (II, n° 547) pense qu'il ne peut le faire que
d'accord avec ce dernier et qu'en cas de divergence
entre eux, il devra forcément abandonner la fortune
de mer en espèces ou payer le forfait de 200 francs
par tonne. — Ce doute ne se présentera peut-être
pas dans l'interprétation de la législation grecque,
où l'al. 2 de l'art. 285 décide que le propriétaire ne
peut s'opposer aux réclamations des tiers sur le
navire du fait de son exploitation par un armateur,
que dans le cas où cette exploitation a été illégale
à son égard et où les créanciers ont été de mauvaise
foi.

Pour terminer, signalons, en *France*, l'article 7 du

(5) SMEESTERS, I, n° 100.

projet de la deuxième sous-commission de la commission de révision de 1915, lequel est destiné à remplacer, avec sept autres articles, l'art. 216 actuel du Code de commerce : « L'armateur non-
« propriétaire du navire, y est-il dit, est solidaire-
« ment responsable avec le propriétaire, *et dans les*
« *mêmes limites que ce dernier.* »

§ 2. — *Co-propriétaires de navires*

128. Lorsque les copropriétaires d'un navire ne veulent pas participer personnellement à son administration et que, d'autre part, ils désirent l'exploiter eux-mêmes sans le louer à un tiers, ils en confient la gestion à une personne appelée *armateur-gérant* ou *armateur-titulaire*. Dans le silence de la convention, les pouvoirs de cette personne sont déterminés par les principes du mandat (art. 1998, C. civ.) et ne comprennent, en conséquence, que les actes d'administration. Les actes de disposition, tel que la vente, et ceux que l'on considère comme trop graves, comme l'emprunt à la grosse, lui sont interdits (1). Il s'ensuit qu'à défaut d'un mandat spécial, l'armateur-gérant ne peut pas, en vertu de ses seuls pouvoirs généraux, faire l'abandon du navire et du fret, c'est-

128 (1) LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 292 et s. ; DANJON, I, n° 162 et s. ; RIPERT, I, n° 684 et s.

à-dire un acte qui conduit à une aliénation (2). Naturellement, cette prohibition ne concerne que les parts de copropriété qui ne lui appartiennent pas ; sur celle, au contraire, qu'il peut avoir lui-même sur le navire, il a, en ce qui concerne l'abandon, les mêmes pouvoirs que ceux que nous allons reconnaître, dans le numéro suivant, aux autres copropriétaires sur leur propre part.

129. L'abandon ne peut donc être fait que par les copropriétaires eux-mêmes, ou par l'armateur-gérant dûment autorisé à cet effet. Mais alors se pose la question de savoir si la majorité de l'article. 220 C. com., peut faire ici la loi à la minorité, c'est-à-dire, si elle peut décider, malgré l'opposition de cette dernière, qu'on n'invoquera pas le bénéfice de la limitation, ou que l'abandon de la fortune de mer entière sera fait ; ou si, au contraire, chaque copropriétaire peut prendre le parti qui lui plait, c'est-à-dire, s'il se peut que certains des quirkataires se libèrent par l'abandon de leur part dans le navire et le fret, tandis que les autres se laisseraient poursuivre sur tous leurs biens.

Certains auteurs procèdent par une distinction. La majorité a-t-elle opté pour la conservation du navire et l'acquittement intégral des dettes maritimes ? La minorité n'est pas tenue d'adhérer à cette

(2) LYON-CAEN ET RENAULT, V, n° 222 ; DANJON, II, n° 622.

résolution : la faculté d'abandonner sa part de la fortune de mer lui est conservée. Si, au contraire, les plus forts quirataires se sont prononcés pour l'abandon, la minorité doit s'incliner et ne peut pas, en repoussant la limitation légale, conserver sa part dans le navire et le fret (1).

Cette thèse n'a pas triomphé, et la jurisprudence, ainsi que la plupart des auteurs, admettent, à bon droit, l'abandon partiel dans toutes les deux hypothèses entre lesquelles elle distingue (2).

Et d'abord, tout le monde est d'accord pour décider que la majorité ne peut pas contraindre la minorité au paiement intégral des dettes. Elle n'est, en effet, souveraine, aux termes de l'art. 220, que pour les actes « d'intérêt commun », c'est-à-dire, d'après l'opinion générale, pour les actes d'exploitation normale du navire, qui ne peuvent être faits que pour le bâtiment entier. Or, il n'en est pas ainsi de la décision d'écarter le bénéfice de l'art. 216 § 2 pour conserver le navire : on conçoit fort bien que certains conservent leur quirat, alors que les autres

129 (1) En ce sens, DUVERGIER, *Collection des lois*, 1841, p. 322 ; Dalloz, *Répertoire de législation*, au mot « Droit maritime », n° 217.

(2) Nantes, 30 août 1862, 24 janvier 1885, 27 février 1897, R. N. 1862, I, 285 ; R. I. D. M., I, 379, XIII, 537. — LAURIN sur CRESP, I, p. 637 ; DESJARDINS, II, n° 287 ; de VALROGER, I, n° 250 ; BOISTEL, n° 1189 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 222 ; DANJON, II, n° 598 et 622 ; RIPERT, I, n° 1157 ; SMEESTERS, I, n° 99 ; AUZOUX, thèse, p. 104 ; René LAVIGNE, thèse, p. 66.

abandonnent le leur. La solution contraire pourrait avoir des conséquences graves. La majorité (par exemple, un copropriétaire dont la portion d'intérêt dans le navire excéderait la moitié de sa valeur) pourrait ruiner la minorité, ou spéculer sur son impuissance, en s'opposant à l'abandon ou en se faisant payer très cher son adhésion.

Mais ce qui est vrai du cas où les plus puissants copropriétaires ont décidé la conservation du navire, l'est aussi de l'hypothèse où ils se sont prononcés pour son abandon. L'abandon n'est ni un acte d'administration pure et simple, ni un de ceux qui ne peuvent être faits que pour la totalité du bâtiment : c'est un acte d'intérêt individuel et qui confère aux créanciers auxquels il est fait le pouvoir de faire opérer la vente du navire.

130. Donc, faculté, pour chaque copropriétaire, de prendre le parti qu'il veut, sans se soucier de celui pris par les autres. Il peut limiter sa responsabilité personnelle par l'abandon de sa part de copropriété, qui constitue, pour lui, une fortune de mer, — sa fortune de mer, — bien que les autres portionnaires aient préféré se laisser poursuivre même sur leur fortune de terre.

C'est là, d'ailleurs, une solution qui ne porte aucun préjudice aux créanciers. Bien au contraire, il peut arriver qu'elle leur soit profitable ; car, en ce cas d'abandon partiel, leur gage est composé, d'une part,

des parts abandonnées et, de l'autre, de l'ensemble des biens des copropriétaires qui n'ont pas voulu de l'abandon, ensemble de biens qui comprend, entre autres, les quirats à la conservation desquels leurs propriétaires tenaient ; de telle sorte que les créanciers ont tout ce qu'ils auraient si la majorité pouvait contraindre la minorité à l'abandon, et, en outre, des chances d'en avoir davantage.

131. Pourtant, on a pu adresser une double objection à la faculté d'abandon partiel. Elle méconnaîtrait les droits des créanciers maritimes, et, d'un autre côté, elle aggraverait la responsabilité des quirataires qui n'ont pas fait abandon. En effet, a-t-on dit, les copropriétaires d'un navire, étant des codébiteurs commerciaux (1), sont des codébiteurs solidaires, c'est-à-dire tenus chacun de l'intégralité de la dette (2). Comment donc l'un d'eux pourrait-il reje-

131 (1) Car il ne s'agit ici que des navires de commerce, l'abandon n'étant pas applicable, à notre sens, aux navires de plaisance (*infra*, n° 149).

(2) Certains auteurs attribuent la solidarité de la responsabilité des copropriétaires, non au caractère commercial de la dette, mais à la sorte de société qui existe entre les portionnaires. Voy. DANJON, I, n° 169. — De toute façon, il serait tout à fait faux de la fonder sur l'art. 2002, C. civ., car la solidarité établie par ce texte, à la charge des comandants, n'existe qu'à l'égard du mandataire, et non à l'égard des tiers. Cpr. Auzoux, thèse, p. 104. — Voy. aussi René LAVIGNE, thèse, p. 66, qui pense, sans doute à tort, que les copropriétaires ne sont codébiteurs solidaires que pour leurs engagements personnels, et que, pour ceux du capitaine, ils ne sont, au contraire, que des codébiteurs conjoints.

ter cette responsabilité totale par l'abandon de sa simple part ? D'autre part, précisément à cause du caractère solidaire de la dette, cet abandon est de nature à rendre plus lourdes les obligations des copropriétaires qui n'ont pas invoqué la limitation. Cela est-il juste ?

La réponse à ces deux objections n'est pas difficile à faire. Certes, l'obligation des copropriétaires est solidaire, mais qu'est-ce que cela signifie ? Que chacun d'eux est tenu de la même façon que s'il était débiteur unique, c'est-à-dire seul propriétaire du navire. Or, dans cette hypothèse, il aurait pu dégager sa responsabilité par l'abandon de sa fortune de mer qui eût compris le navire et le fret dans leur totalité. En abandonnant son quirat, le copropriétaire en fait autant, puisque cette part de copropriété constitue toute sa fortune de mer. La solidarité n'est donc pas un obstacle à l'abandon partiel ; elle ne concerne que l'obligation et non le mode de libération (3).

(3) M. DESJARDINS, II, n° 287, explique la faculté d'abandon partiel malgré la solidarité de la responsabilité des copropriétaires, de la façon suivante : « Quand la dette (des copropriétaires) est purement personnelle, elle est assurément dette sociale, et, nous l'avons dit, solidaire ; mais, par l'abandon, la dette devient *plus réelle que personnelle*. » — M. DANJON, II, n° 598, considère, à juste titre, cet argument comme un faux-fuyant, « car ce qui serait exact d'une obligation vraiment réelle, ne l'est pas d'une obligation qui est seulement comparable aux obligations réelles par son caractère limité, et n'en est pas moins une obligation personnelle par sa nature intime. »

Quant à l'aggravation de la responsabilité des copropriétaires hostiles à l'abandon, elle est réelle, mais, comme le dit très bien M. Danjon, « c'est la conséquence forcée de la solidarité que ce qui est payé en moins par les uns soit payé en plus par les autres. » Il est vrai que, normalement, le codébiteur solidaire qui a payé au delà de sa part contributoire a un recours contre les autres, les codébiteurs n'étant, dans leurs rapports entre eux, tenus que chacun pour sa part et portion (art. 1213 C. civ.). Or, dans notre hypothèse, les quirataires qui, en raison de l'abandon partiel fait par certains de leurs copropriétaires, se sont trouvés dans l'obligation de payer plus que leur part, n'ont aucun recours à exercer contre ces derniers, puisque ceux-ci sont définitivement libérés de toute dette par l'abandon. Mais ils ne sont pas à plaindre, car ils ont un moyen bien simple d'éviter ce surcroît de responsabilité : ils n'ont qu'à imiter les autres et à abandonner leur part.

§ 3. — *Capitaine-propriétaire ou copropriétaire
du navire*

132. L'abandon aboutissant normalement à l'aliénation du navire, le capitaine ne saurait le faire en sa seule qualité, pas plus qu'il ne peut, en prin-

cipe, procéder à la vente du bâtiment (1). Le mandat qu'il tient de ses fonctions est insuffisant pour un acte aussi grave ; il lui faut un pouvoir spécial comme à l'armateur-gérant (*suprà*, n° 128).

Mais que décider quand le capitaine est en même temps propriétaire, unique ou par indivis, du navire ? Faut-il lui refuser encore la faculté d'abandon ?

Ecartons, tout d'abord, un cas où ce droit lui appartient sans contredit : c'est celui où sa responsabilité a été engagée du fait de ses préposés maritimes, par exemple, des gens de l'équipage. Dans cette hypothèse, le capitaine-propriétaire peut, sans aucun doute, limiter ses obligations à sa fortune de mer, sa situation ne différant en rien de celle de tout autre propriétaire de navire (2).

Mais en est-il de même quand il s'agit d'actes et de faits accomplis par lui-même ? Pour comprendre le système de la loi à ce sujet, il faut savoir que la limitation n'est pas admise à l'égard des obligations contractées par l'armateur lui-même ou nées de son propre fait (*infra*, nos 176-177). Partant de ce principe, la loi du 14 juin 1841 a ajouté à l'article 216 un alinéa 3 aux termes duquel «... la faculté de faire « abandon n'est point accordée à celui qui est en « même temps capitaine et propriétaire ou copro-

132 (1) LYON-CAEN et RENAULT, V. n° 222 ; DANJON, II, n° 622.

(2) DANJON, II, n° 591 *bis*.

« propriétaire du navire. Lorsque le capitaine ne sera
« que copropriétaire, il ne sera responsable des
« engagements contractés par lui, pour ce qui est
« relatif au navire et à l'expédition, que dans la pro-
« portion de son intérêt » (3).

Donc, pas d'abandon possible pour le capitaine propriétaire ou copropriétaire du navire ; seulement, alors qu'il répond de l'intégralité de la dette qu'il a souscrite, quand il est propriétaire unique du bâtiment, il n'en est tenu, quand il n'est intéressé, dans la propriété du navire, que pour une part seulement, que dans la proportion de cette part, c'est-à-dire que copropriétaire pour la moitié du bâtiment, il n'est obligé, sur tous ses biens, à raison d'une dette, par exemple, de 100.000 francs, que pour 50.000 francs, alors même que sa portion dans le navire ne vaudrait qu'une somme bien inférieure (4). Voilà pour les contrats. — Quant à ses faits illicites, il doit, ainsi

(3) BÉDARRIDE, I, n° 299 *bis* ; LAURIN sur CRESP, I, p. 638 ; de VALROGER, I, n° 261 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 206 ; DANJON, II, n° 591 ; RIPERT, I, n° 1176 ; VERMOND, n° 109 ; BOISTEL, n° 1190 ; LAURIN, *Cours élémentaire de droit commercial*, n° 1362 ; AUZOUX, thèse, p. 108. — Mais le capitaine en second, copropriétaire du navire, n'est tenu des actes du capitaine, auxquels il n'a pas participé, que dans les mêmes conditions que tout autre copropriétaire, c'est-à-dire avec faculté d'abandon. BÉDARRIDE, I, n° 299 *ter*. Voy., pourtant, Cass. Civ., 30 juin 1869, *Journ. du Palais*, 1869, p. 1216.

(4) Il ne serait responsable que pour cette somme inférieure, si, au lieu de dire : « dans la proportion de son intérêt », la loi avait dit : « à concurrence » ou « dans la limite » de son intérêt.

que tout autre capitaine, même étranger à la propriété du navire, réparer, dans son intégralité, conformément à l'art. 1382 C. civ., le dommage qui en est causé à autrui, et cela qu'il soit propriétaire de tout le navire ou d'une partie seulement (5).

133. Avant d'examiner ces solutions au point de vue législatif, faisons, en ce qui concerne le capitaine co-propriétaire, et en ne considérant le système légal que sous l'angle des principes purs, la petite observation suivante :

En édictant, à la charge du capitaine-copropriétaire, une responsabilité proportionnelle à son quirat, et non une responsabilité intégrale, la loi a, sans doute, considéré que si le capitaine-copropriétaire a agi, dans cette proportion, en son nom personnel, il n'a, au contraire, contracté qu'*ès-qualité* dans la proportion des parts de copropriété qui ne lui appartiennent pas. Elle décide, en conséquence, qu'il ne doit pas être responsable dans cette seconde proportion, de même que le capitaine non-propriétaire, lequel agit comme mandataire pour toute la dette, n'est tenu en aucune façon à raison des obligations qu'il a contractées.

Mais ce raisonnement, qui serait impeccable si les copropriétaires d'un navire étaient des codébiteurs conjoints, devient faux quand on se rappelle qu'ils

(5) Fécamp, 23 mars 1910, *R. I. D. M.*, XXV, 760.

sont tenus d'une obligation solidaire (n° 131). Certes, dans les engagements qu'il a souscrits, le capitaine-copropriétaire a agi en double qualité, et, dans la proportion des quirats auxquels il est étranger, il n'a entendu intervenir qu'en nom qualifié. Mais il n'en est pas moins vrai qu'il a une part de copropriété dans le navire et que, par conséquent, il est débiteur solidaire. Il en résulte que, la faculté d'abandon lui étant refusée par la loi, il devrait, normalement, se trouver dans la même situation que tout copropriétaire non-capitaine qui n'aurait pas voulu ou pu faire abandon : il devrait être tenu, vis-à-vis des créanciers, de la totalité de la dette, sauf, bien entendu, son recours contre ses copropriétaires, pour leur part contributoire, la solidarité n'empêchant pas la division de la dette commune dans les rapports des codébiteurs (art. 1213 C. civ.).

C'eût été là, naturellement, une solution draconienne, mais elle eût été conforme aux principes. Est-ce à dire que nous la préconisons ? Loin de là ; on verra, au contraire, que si nous avons un reproche à adresser au système de la loi, ce sera, non de n'être pas assez logique et sévère, mais précisément de l'être trop (n° 135).

134. Abstraction faite de cette légère brèche aux règles de la solidarité, on peut dire que, par ailleurs, la loi est conforme aux principes. L'abandon n'étant pas possible à l'égard des actes et des faits person-

nels de l'armateur, il est naturel qu'il soit refusé au capitaine-propriétaire ou copropriétaire, puisqu'il a participé à ces faits et à ces actes.

« Quel motif, disait M. Dalloz dans son rapport à
« la Chambre des députés, lors de la discussion de la
« loi du 14 juin 1841, quel motif peut-il exister de
« restreindre l'obligation à la valeur du navire et du
« fret, lorsque c'est l'armateur lui-même qui est ca-
« pitaine du navire, et qu'il a personnellement con-
« tracté en parfaite connaissance de cause ? Il ne s'a-
« git plus de mettre l'armateur à l'abri de l'impru-
« dence ou de l'infidélité d'un mandataire ; il s'agit
« d'un engagement personnel qui affecte indistincte-
« ment la fortune de terre comme la fortune de mer
« de l'obligé, et auquel la loi ne saurait apporter la
« plus légère restriction sans oublier les notions les
« plus élémentaires du droit et de la raison » (1).

De son côté, M. le garde des sceaux s'appuyait sur des arguments analogues, en présentant le projet à la Chambre des Pairs. Il ajoutait : « Que des
« armateurs soient protégés contre la trop grande
« extension qu'un capitaine pourrait donner à ses
« engagements, cela se conçoit. Au moment où se
« manifeste la nécessité de faire un emprunt, de ven-
« dre des marchandises, les armateurs ne sont plus
« sur les lieux ; il leur est impossible de délibérer

134 (1) Voy. un extrait du rapport de M. DALLOZ dans DEMANGEAT SUR BRAVARD, IV, p. 159.

« sur la situation grave, inattendue, dans laquelle se
« trouve placée leur expédition. Ne pouvant savoir
« quelle serait leur résolution, on suppose qu'ils
« n'auraient consenti à exposer au delà de ce qu'ils
« avaient confié aux chances de la navigation. Voilà
« pourquoi on restreint, dans ces limites, leur res-
« ponsabilité. Mais si, présents sur le lieu du sinis-
« tre, appréciant les conséquences, ils avaient jugé
« qu'il était convenable de faire des réparations et
« d'emprunter à cet effet, ou de se procurer de l'ar-
« gent en vendant des marchandises, sous quel pré-
« texte et de quel droit viendraient-ils ensuite refuser
« un complet et entier payement, soit au prêteur,
« soit au chargeur ? Ils ne peuvent plus dire qu'ils
« ne voulaient s'engager que jusqu'à concurrence
« du navire et du fret, car ils se sont volontaire-
« ment obligés lorsqu'ils étaient libres de ne pas le
« faire » (2).

Enfin, ces motifs ont été, plus récemment, repro-
duits par un jugement du Tribunal de commerce de
Fécamp du 23 mars 1910. « Attendu, dit ce jugement,
« que l'intention du législateur, en accordant au pro-
« priétaire du navire la faculté d'abandon, a été de
« le mettre à l'abri des conséquences des actes de
« gestion d'un mandataire qui échappe à son contrôle

(2) Voy. les principaux passages de ce discours dans DUVERGIER,
Collection des lois, 1841, p. 251.

« et à sa surveillance ; mais attendu que le motif de
« restreindre l'obligation à la valeur du navire et du
« fret n'existe plus lorsque c'est l'armateur lui-même
« qui est capitaine du navire, puisqu'il ne s'agit plus
« de le mettre à l'abri d'une imprudence ou d'une
« faute personnelle ; que l'art. 216 formule, d'ail-
« leurs, une disposition spéciale à l'égard du pro-
« priétaire qui est à la fois capitaine, en lui refusant
« la faculté d'abandon, mais qu'en l'absence de tout
« texte, le droit commun n'aurait pas permis d'ad-
« mettre une autre doctrine » (3).

Ces arguments, sauf le dernier, ne sont pas, pour nous, très convaincants. On sait (n° 29) quel est le cas que nous faisons du motif tiré, en faveur du principe de la limitation, de l'impossibilité, pour l'armateur, de contrôler et de choisir en toute liberté le capitaine, et l'on devine, par conséquent, celui que nous devons faire, en sens opposé, de l'absence de ce motif. Quant à dire que le capitaine-propiétaire, ayant contracté en connaissance de cause, ne peut pas prétendre qu'il n'a entendu s'engager que dans la limite de la fortune de mer, est-ce bien certain qu'il en soit ainsi ? Pour ne prendre qu'un exemple, le capitaine est-il toujours en mesure de savoir d'avance, avec précision, à propos d'un emprunt que, devant un péril commun, il a conclu pour réparer le navire, pour quelle

(3) Fécamp, 23 mars 1910, *R. I. D. M.*, XXV, 760.

somme aura à contribuer son bâtiment dans le règlement d'avaries communes ?

Il faut, néanmoins, reconnaître que si ces arguments sont faibles, la solution qu'ils veulent justifier est inattaquable au point de vue des principes. Rien n'est plus logique que le refus de la faculté d'abandon au capitaine intéressé à la propriété du navire, du moment que la loi ne permet pas à l'armateur de se prévaloir de ce droit quand il a contracté lui-même ou commis une faute personnelle. Aussi, le jugement précité avait-il raison de dire que, dans le silence des textes, la règle qu'ils établissent aurait été dictée par le droit commun.

135. Si conforme qu'elle soit aux principes, la règle de l'art. 216 § 3 n'en est pas moins très critiquable au point de vue législatif. Elle est à la fois inique et contraire aux véritables intérêts du commerce maritime.

Son injustice n'a pas besoin de longs développements pour apparaître. Voilà un capitaine qui, pour ramener son navire dans son port d'attache, ainsi que l'exigent son honneur et la loi (art. 237), se trouve, à la suite d'un sinistre, dans l'obligation de contracter un emprunt afin de pouvoir réparer son bâtiment et lui assurer la continuation de son voyage. Cet emprunt, il a dû, peut-être, le conclure dans des conditions fort onéreuses, à une prime de grosse fort élevée. Peu importe ; ayant un intérêt dans la

propriété du navire, il sera tenu de la totalité de la dette ou dans la proportion de son intérêt, et ne pourra pas se retrancher derrière l'abandon libératoire, alors que ses copropriétaires auront la faculté de limiter leur responsabilité à leur quirat. Cette iniquité criante a été mise en lumière par M. de Courcy sous une forme très saisissante : « Sa fortune de terre, « à lui, pauvre navigateur, n'est pas, dit-il, à l'abri, « n'est pas sacrée, parce qu'il a rempli le devoir de « sa charge en ramenant le navire et en signant le « contrat de grosse. Et les armateurs, ses associés, « après avoir contemplé du rivage le spectacle de la « tempête où il a risqué sa vie, pourront encore con- « templer, en pleine sécurité, le spectacle de sa « ruine » (1).

135 (1) DE COURCY, III, p. 301. Voy. aussi du même auteur, II, p. 116. — On a dit que ce traitement de rigueur devient plus choquant encore, quand on songe que souvent le capitaine n'aura pas voulu lui-même l'acte dont il répond indéfiniment. Ainsi, n'étant pas propriétaire du navire pour plus de moitié, il a dû, sur l'ordre de la majorité et malgré son opposition, souscrire un engagement. Il devra l'exécuter sans possibilité de limiter sa responsabilité, car il aura figuré personnellement dans le contrat. DE COURCY, II, p. 119; VERMOND, n° 109. — Mais nous devons avouer que, dans cette hypothèse, nous n'apercevons pas de différence de traitement entre le capitaine et ses copropriétaires ; ceux-ci, comme celui-là, ne pourront pas invoquer l'abandon, puisque le contrat a été conclu sur leur mandat exprès (*infra*, n° 183). Quant à dire qu'il est quand même injuste de refuser au capitaine-copropriétaire le bénéfice de la limitation à l'égard d'un acte qu'il n'a pas pu ne pas faire, nous verrons que cela n'a rien de surprenant, les copropriétaires faisant partie de la minorité ne pouvant pas invoquer l'abandon à l'égard des actes accomplis sur décision de la majorité (*infra*, n° 182).

Mais l'iniquité n'est pas le seul défaut du système de la loi; ce système présente encore de très graves inconvénients pratiques.

Nous avons supposé un capitaine honnête qui, malgré la menace de sa ruine, a préféré faire tout son devoir pour assurer la réussite de l'expédition. Supposons un capitaine plus soucieux de ses intérêts personnels. Que va-t-il faire? Devant le spectre d'une responsabilité illimitée, il hésitera à faire les opérations utiles à l'expédition, — il n'empruntera pas, il ne fera pas réparer le navire endommagé, — et l'on comprend que cette inertie du capitaine n'est ni de l'intérêt des chargeurs, ni de celui des copropriétaires (2). Le commerce par mer en souffrirait, et, quel que soit le respect des principes, on doit critiquer le texte qui, pour les consacrer, méconnaît l'intérêt public.

(2) M. DE COURCY, II, p. 120, ajoute que la règle de l'art. 216 § 3 est de nature à suggérer certaines manœuvres criminelles en cas d'assurance du navire : « Le capitaine-propriétaire ou copropriétaire, dit-il, est presque toujours assuré. En faisant condamner son navire au port de relâche, comme innavigable, — c'est « bien facile; et les experts complaisants font rarement défaut à « qui les cherche, — en rencontrant à propos un banc de sable « propice sur lequel le navire restera échoué, ou encore en « abandonnant en mer le navire atteint d'une voie d'eau sans « fatiguer son équipage à pomper, le capitaine sera entièrement indemnisé par ses assureurs, et, de plus, s'il a contracté « un emprunt à la grosse, il en sera déchargé. En accomplissant « tous ses devoirs, en luttant courageusement pour ramener son « navire au port de destination, il trouvera, sur le quai, les huis-siers et la ruine. »

Du reste, ce même article 216 § 3 enfreint déjà les règles de la solidarité en déclarant que le capitaine-copropriétaire n'est tenu des dettes qu'il contracte que dans la proportion de son intérêt (*suprà*, n° 133); il le fait pour encourager l'armement des navires, dans la propriété desquels les capitaines seraient intéressés, ces navires présentant les meilleures garanties de commandement (3). Si, comme nous le croyons, l'intérêt du commerce veut également que la faculté d'abandon ne soit pas refusée au capitaine-propriétaire ou copropriétaire, faut-il hésiter à la lui accorder sous prétexte que les principes s'y opposent ?

Certes, en la lui reconnaissant dans tous les cas, on risque de commettre une injustice en sens inverse, car on créerait alors, en faveur du capitaine propriétaire, une limitation dont il bénéficierait même dans des cas où le propriétaire non-capitaine est indéfiniment tenu, c'est-à-dire, dans ceux où il est personnellement intervenu. Mais ne pourrait-on pas distinguer selon que le capitaine-propriétaire a agi en qualité de capitaine ou en qualité de propriétaire, pour ne lui concéder le bénéfice de la limitation que dans la première hypothèse ? « C'est le cas ou jamais, dit M. de Courcy, de reproduire la distinction de la

(3) Cpr. le rapport de la Commission de la Chambre des Pairs pour la loi de 1841. DUVERGIER, *Collection des lois*, 1841, p. 321.

responsabilité *ès-qualité* ». Ainsi, le capitaine agirait en nom qualifié, et avec faculté de limiter son obligation, pour les engagements souscrits dans les ports de relâche et présentant un caractère de nécessité fortuite ; il contracterait, au contraire, comme armateur, et l'abandon lui serait refusé, pour les actes accomplis en toute liberté, tels que l'achat de vivres, l'engagement des gens de mer, etc.

Cette distinction, très délicate, nous le reconnaissons, et pour laquelle il faudrait accorder aux juges un large pouvoir d'appréciation, était consacrée par la commission de révision du livre II du Code de commerce de 1865. L'art. 225 de son projet portait que «... la faculté d'abandon n'est accordée ni au propriétaire, ni à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire, *s'ils se sont personnellement engagés*. »

Il est, naturellement, inutile de dire (tant la chose est claire) que cette distinction n'a rien de rationnel ; car, si on peut agir *ès-qualité* pour autrui, on ne le peut pas pour soi-même. Aussi, M. Desjardins (II, n° 303) s'attaque-t-il à cet article 225 du projet de révision : « La ligne de démarcation, dit-il, qu'on essaie de tracer entre ces deux personnages qui n'en font qu'un, est purement idéale. Ne fût-il que copropriétaire, ce personnage à double face, pourra-t-il dire aux tiers que le propriétaire sommeillait tandis que le capitaine agissait en contrac-

« tant ? » Nous répondrons que cela est indiscutablement exact en pure logique, mais que ce qu'il nous faut, c'est moins une solution rigoureusement rationnelle, qu'une solution pratique. Or, étant donné qu'il est de l'intérêt général que la faculté d'abandon soit accordée au capitaine-propriétaire, mais que, d'autre part, il n'est pas juste qu'il en bénéficie indistinctement pour tous les contrats qu'il souscrit, le mieux, c'est encore de poser le principe de la distinction dont il s'agit, et de laisser aux tribunaux le soin de son application.

136. Si les auteurs sont presque unanimes à souhaiter une réforme de l'alinéa 3 de l'article 216, ils ne la demandent, cependant, qu'à l'égard des contrats du capitaine, propriétaire ou copropriétaire. En ce qui concerne, au contraire, ses délits et quasi-délits, ils sont d'accord pour approuver le système actuel, c'est-à-dire celui de la responsabilité illimitée.

Nous ne croyons pas que cette solution soit bonne. La perspective que leur ruine peut dépendre d'un simple moment d'inattention est de nature à éloigner les capitaines de l'acquisition de navires. Il ne faut pas oublier, en effet, qu'il n'y a presque pas d'accident qu'on ne puisse arriver à attribuer à une faute. Quelle responsabilité écrasante pour un capitaine qui devrait répondre indéfiniment d'un abordage dû à la faute qu'il a commise de crier, dans un moment

d'affolement, « bâbord » au lieu de crier « tribord ! » (1)

A notre sens, la faculté d'abandon devrait être reconnue au capitaine propriétaire ou copropriétaire même à l'égard de ses faits illicites. Elle ne lui serait refusée que pour ses fautes lourdes et, à plus forte raison, pour ses faits dolosifs. Ici encore, les tribunaux jouiraient des plus grands pouvoirs d'appréciation ; et il serait bon qu'ils interprétassent le mot « *dol* » dans un sens large, en voyant une cause de déchéance de l'abandon, non seulement dans le dol relatif au fait fautif lui-même, par exemple, à l'abordage, à l'échouement, mais même dans celui relatif à la preuve du fait, par exemple, dans les mensonges contenus dans le rapport de mer du capitaine (2).

Au surplus, le bénéfice de la limitation est, d'ores et déjà, accordé au capitaine, propriétaire ou copropriétaire du navire, à l'égard de deux faits particuliers,

136 (1) Le capitaine non-propriétaire encourt bien cette responsabilité, mais il ne l'encourt qu'en droit ; en fait, il n'est presque jamais actionné en son nom personnel, un tel recours étant, le plus souvent, illusoire. Il n'en est pas de même du capitaine-propriétaire. Celui-ci a une fortune — ne fût-ce que sa fortune de mer. On peut donc tenir pour certain que ses créanciers ne le négligeront pas.

(2) La distinction que nous proposons présente une certaine analogie avec ce qui se passe devant les tribunaux, dans les cas exceptionnels où un capitaine non-propriétaire est personnellement actionné en responsabilité. Les juges ont la tendance de ne reconnaître la responsabilité du capitaine que quand sa faute est bien caractérisée, et de le déclarer irresponsable dans les autres cas.

celui de l'échouement du navire à l'entrée d'un port, et celui de dommages causés par le navire aux ouvrages d'un port (art. 216 § 4 et 5), mais avec certaines réserves que nous verrons plus loin en étudiant la loi du 12 août 1885 (n° 174).

137. Bien qu'il soit naturel de restreindre la responsabilité du capitaine-propriétaire dans un système de responsabilité réelle analogue à celui du droit allemand, l'opinion qui prévaut en *Allemagne* est contraire à cette limitation (1). On admet, généralement, que le capitaine-propriétaire est tenu, pour reprendre les expressions de Cosack, d'une responsabilité personnelle-réelle, ou d'une responsabilité purement personnelle, mais non d'une responsabilité purement réelle. C'est qu'en effet, ainsi qu'il a été dit plus haut (n° 50), même en *Allemagne*, la responsabilité personnelle indéfinie constitue la règle, et la responsabilité réelle, c'est-à-dire, la responsabilité limitée de plein droit à la fortune de mer, formant l'exception, n'est appliquée qu'aux hypothèses formellement prévues par la loi. Or, en ce qui concerne le capitaine-propriétaire, la loi allemande n'établit de limitation que pour ses prêts à la grosse et pour ses dettes d'assistance. — La limitation lui est également refusée en *Angleterre* et dans la majorité des autres pays.

137 (1) COSACK, I, § 36, p. 253.

Elle lui est, au contraire, accordée en *Finlande* pour ses obligations contractuelles, à l'exclusion de celles ayant leur source dans un fait illicite (art. 17). — Tout à l'opposé, la loi *belge* de 1908 (article 51 § 2) et le Code maritime *grec* de 1910 (article 283 § 2) ne l'admettent qu'en matière délictuelle : « Elle (la « faculté de se libérer par abandon) appartient à « celui qui est à la fois capitaine et propriétaire du « navire pour le dommage causé par lui dans la « conduite du navire, le cas de dol excepté ». Il est à remarquer que cette disposition n'est applicable qu'aux fautes nautiques. Les mots « *dans la conduite du navire* » excluent du traitement de faveur les obligations nées des fautes commerciales du capitaine-propriétaire ; à l'égard de celles-ci, comme à l'égard de ses engagements contractuels, il est indéfiniment tenu (2).

Ce système est celui des articles 11 de l'avant-projet A et 7 de l'avant-projet B de la conférence diplomatique de *Bruxelles* de 1910, aux termes desquels «... si le propriétaire ou le copropriétaire « du navire est en même temps le capitaine, il ne « peut invoquer la limitation de sa responsabilité pour ses fautes autres que ses fautes nautiques... »

Au contraire, l'article 6 du projet de la deuxième sous-commission de la commission de révision du

(2) SMEESTERS, I, n° 101 ; HENNEBICQ, II, n° 542.

livre II du Code de commerce français répond tout-à-fait à notre manière de voir, en limitant la responsabilité du capitaine-propriétaire aussi bien en matière délictuelle qu'en matière contractuelle, et en ne distinguant pas entre ses fautes nautiques et ses fautes commerciales. Cet article est ainsi conçu :
« Le propriétaire qui est en même temps capitaine
« du navire peut limiter sa responsabilité dans les
« termes des dispositions qui précèdent, le cas de dol
excepté. » (3).

§ 4. — *Compagnies de transports maritimes,
créanciers de l'armateur, assureurs, Etat.*

138. On a parfois contesté le droit de faire abandon aux *grandes compagnies de navigation*, sous le prétexte que ces compagnies qui exploitent plusieurs navires à la fois, doivent être considérées moins comme des propriétaires de navires régis par l'article 216, que comme des entrepreneurs de transports soumis aux articles 103 et suivants du Code de commerce, relatifs au voiturier. L'argument est puéril, car tout armateur est forcément entrepreneur de transports, et si cette qualité était un obstacle à

(3) La généralité des termes de ce texte semble étendre le bénéfice de la limitation même aux actes que le capitaine-propriétaire accomplit en qualité de propriétaire et non en qualité de capitaine, solution que nous n'avons pas admise (n° 135),

l'application de l'article 216 § 2, on ne voit pas quelles sont les personnes auxquelles cette disposition pourrait profiter (1).

139. La faculté d'abandon doit également être reconnue aux *créanciers* personnels de l'armateur en vertu de l'article 1166 du Code civil. Comme il ne s'agit pas là d'un droit attaché à la personne, ils pourront, s'ils y ont intérêt, invoquer, au nom de l'armateur, le bénéfice de l'article 216 § 2 à l'égard des créanciers maritimes de ce dernier, si celui-ci omet de le faire.

139 bis. Pareillement, l'abandon pourra être fait par les *assureurs* auxquels l'armateur a délaissé le navire en les subrogeant à ses droits (n° 237).

140 Le bénéfice de la limitation appartient encore, à notre sens, à l'*Etat*, pourvu, bien entendu, qu'il s'agisse de navires affectés à des services commerciaux (1).— C'est ce que décident les avant-projets A (art. 16) et B (art. 13) de la conférence diplomatique de Bruxelles de 1910, en ne déclarant leurs dispositions inapplicables qu'aux navires de guerre et aux autres navires d'Etat exclusivement affectés à un service public.

138 (1) LAURIN sur Cresp, I, p. 624 : DE VALLOGER, I, n° 249, JACOBS, I, n° 74 : AUZOUX, thèse, p. 100 : AUTRAN, thèse p. 109.

140 (1) *Contrà* HENNEBICQ, II, n° 102 ; SMREESTERS, I, n° 1.

§ 5. — *Etrangers*

141. Les étrangers peuvent-ils se prévaloir, en France, de la faculté d'abandon ?

La question ne se pose naturellement pas pour les étrangers admis à domicile et pour ceux dont le pays reconnaît aux Français, en vertu d'un accord diplomatique, un semblable droit d'abandon. Ces deux espèces d'étrangers sont incontestablement admis au bénéfice de l'article 216 § 2, puisque d'après les articles 11 et 13 du Code civil, ils ont la jouissance totale des droits civils reconnus aux Français. — C'est ainsi que, quelle que soit la solution donnée à l'égard des autres étrangers, l'abandon ne peut pas être refusé, en France, aux armateurs anglais, qui bénéficient, en notre matière, de la réciprocité diplomatique établie par la convention conclue à Paris, le 28 février 1882, entre la France et la Grande-Bretagne pour régler les relations commerciales des deux pays (1). Aux termes de l'article 7 de ce traité, « les navires français et leur cargaison dans le Royaume-Uni de la Grande-Bretagne et d'Irlande, et les navires anglais et leur cargaison en France et en Algérie, à leur arrivée d'un port quelconque et quel que soit le lieu d'origine ou de destination de

141 (1) Voy. cette convention dans de CLERCQ, *Recueils des traités de la France*.

leur cargaison, jouiront, *sous tous les rapports*, du même traitement que les navires nationaux et leur cargaison. » Ce texte est assez général pour que l'effet en soit étendu, ainsi que le décide un jugement du Tribunal de commerce de Bordeaux, au droit d'abandon (2).

Mais que décider de l'étranger ordinaire, celui qui ne peut invoquer ni une concession gouvernementale, ni une convention internationale ? Est-il admis, sur le territoire français, à la jouissance du droit d'abandon ?

Ceux qui, interprétant les articles 11 et 13 du Code civil conformément au système de M. Demolombe, ne reconnaissent à l'étranger que les droits privés qui lui ont été expressément concédés, donneront, naturellement, à notre question, une réponse négative. Mais l'on sait que ce système rigoureux a peu de partisans, et que, pour l'application de ces deux textes, la jurisprudence, s'inspirant de la tradition romaine, distingue entre les droits dérivant du *droit naturel*, qu'elle accorde, en France, à tous les étrangers, et les droits dérivant du *droit civil*, qu'elle refuse à l'étranger de droit commun. — Croyant se conformer à cette distinction, certains arrêts se sont opposés à la validation de l'abandon exercé

(2) Bordeaux, 5 novembre 1895, *R. I. D. M.*, XI, 452. — Dans le même sens, LYON-CAEN ET RENAULT, V, n° 270, p. 208, note 1, et LYON-CAEN. *Rev. Crit.*, 1896, p. 481.

par des armateurs étrangers (3). Le législateur, disent-ils, en limitant la responsabilité des armateurs a voulu encourager la marine nationale ; la faculté consacrée par l'art. 216 § 2 est donc un droit civil réservé, en principe, aux seuls nationaux.

A notre sens, l'étranger peut, même en dehors de toute admission à domicile ou de réciprocité diplomatique, faire valoir, sur le territoire français, tous les droits privés qui appartiennent aux Français, à l'exception de ceux qui lui sont refusés par un texte (4). Nous croyons donc qu'il jouit du droit d'abandon. Mais, à notre avis, la solution ne doit pas différer même avec le système jurisprudentiel

(3) Rouen, 21 juin 1893, J. M., 1893, 2, 187 ; Rennes, 21 décembre 1887, S. 1888, 2, 25, note LYON-CAEN ; D. 1889, 2, 145, note COHENDY. — Ce dernier arrêt décide, d'une part, que la faculté d'abandon est un droit strictement civil, réservé aux Français, et, d'autre part, que la loi qui sert à déterminer l'étendue de la responsabilité de l'armateur est la loi du pavillon (sur cette question, voy. *suprà*, n° 71 et s.). — Il y a là une contradiction manifeste, car l'admission de la loi du pavillon comme loi de conflit, présuppose admis le caractère non civil du droit d'abandon, afin que si ce droit est consacré par la loi du pavillon, il puisse être invoqué, en France, par l'armateur étranger. Comme le dit M. LYON-CAEN dans la note précitée, « la Cour de Rennes est tombée dans l'erreur que commettrait celui qui commencerait par décider que l'hypothèque légale est un droit civil qui ne peut pas, en principe, appartenir à la femme mariée étrangère, et qui rechercherait ensuite si c'est la loi nationale de cette femme ou la loi française qui doit être appliquée pour savoir si les immeubles du mari situés en France sont grevés de l'hypothèque légale ».

(4) Sur la condition de l'étranger en France, au point de vue du droit privé, voy. WEISS, *Manuel de droit international privé*, p. 238 et s.

de la distinction entre les facultés du droit des gens et celles du droit civil. En effet, le droit des gens est, au sens où l'entendaient les jurisconsultes romains, le droit qui se retrouve identique dans la plupart des peuples (5). Or, la faculté d'abandon n'est pas une particularité du droit français ; nous savons qu'elle est admise par la majeure partie des nations maritimes, et quant à celles qui ne la connaissent pas, elles suivent d'autres modes de libération, qui répondent tous à cette même idée, que la responsabilité de l'armateur ne doit pas être illimitée. Au surplus, il ne faut pas oublier que l'art. 216 appartient au droit commercial et que ce droit a toujours été considéré comme faisant partie du *jus gentium*.

L'idée de droit civil conduirait, d'ailleurs, à des conséquences impossibles. Les nationaux des pays qui admettent la faculté d'abandon, actionnés en France, ne pourraient pas se prévaloir de ce droit, qui serait, pourtant, reconnu à la fois par leur propre législation et par celle du tribunal saisi, et se verraient appliquer arbitrairement une responsabilité indéfinie, responsabilité qui serait ignorée et par leur loi nationale et par la *lex fori*. Quant aux ressortissants des pays qui limitent les obligations de

(5) Voy. la définition de GAIUS, I, 1 : « *Quod vero naturalis ratio inter omnes homines constituit, id apud omnes populos peraeque custoditur vocaturque jus gentium* ». — GIRARD, *Manuel de droit romain*, p. 2.

l'armateur autrement que par l'abandon, ou bien on n'apporterait, comme pour les précédents, aucune atténuation à leur responsabilité, — et un tel système encourrait le même reproche d'arbitraire, — ou bien, au contraire, on les ferait bénéficier de la limitation consacrée par leur propre loi, — et l'on arriverait alors à ce résultat absurde de traiter plus rigoureusement les armateurs des pays qui suivent le système français de limitation, que ceux des pays qui ont adopté un système différent.

Concluons donc que la faculté d'abandon ne constitue pas un droit strictement civil, et qu'en conséquence, elle peut profiter au ressortissant étranger, même si celui-ci ne peut invoquer ni un traité de réciprocité, ni une autorisation à domicile (6).

§ 6. — *Chargeurs*

142. Une question qui a donné lieu à de vives controverses est celle de savoir si les chargeurs peuvent faire abandon. Entendons-nous bien : Il ne s'agit pas, pour eux, — il est à peine besoin de le dire, — d'abandonner le navire et le fret, c'est-à-dire des

(6) En ce sens, Cass. civ., 18 juillet 1895. S. 1895, 1, 305, note approbative de M. LYON-CAEN ; D. 1897, 1, 585, note approbative de M. LEVILLAIN. — LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 270 ; LYON-CAEN, *De l'abandon du navire et du fret*, dans *Le Droit* du 8 juillet 1888 ; *Rev. crit.*, 1889, p. 622, et 1896, p. 481 ; note sous Rennes, 21 décembre 1887. S. 1888, 2, 25 ; COHENLY, note sous Rennes, 21 décembre 1887. D. 1889, 2, 145.

choses qui ne leur appartiennent pas. Mais les chargeurs, ainsi, d'ailleurs, que les destinataires de la marchandise après sa réception, sont tenus à raison des engagements contractés par le capitaine, ou des sommes déboursées par lui, dans l'intérêt de la cargaison ; ils répondent, par exemple, du prêt à la grosse conclu par le capitaine pour et sur les marchandises, ou des frais occasionnés, à la suite d'un sinistre, par leur sauvetage. Quel est, dans ce cas, vis-à-vis du capitaine ou des tiers créanciers, l'étendue de l'obligation des chargeurs et des destinataires (1) ? Sont-ils tenus indéfiniment, *ultra vires rei*, conformément à l'art. 2092 du Code civil, ou bien ont-ils la faculté de limiter leur obligation par l'abandon des marchandises à l'occasion desquelles elle a été engagée ? Comme on le voit, il s'agit de savoir s'il faut leur reconnaître un droit analogue à celui que l'art. 216 § 2 confère à l'armateur.

La question ne se pose, naturellement, qu'à propos des contrats du capitaine, à l'exclusion de ses faits illicites, à raison desquels le chargeur n'est pas tenu, n'étant pas le commettant du capitaine (2).

142 (1) La question ne s'élève pour le destinataire qu'autant qu'il a accepté les marchandises, car la source de sa responsabilité, vis-à-vis du capitaine, est le fait de la réception. Le point de savoir s'il avait ou non le droit de laisser pour compte, ne concerne que ses rapports avec le chargeur et est étranger au présent débat.

(2) Il paraît, pourtant, qu'au moyen âge, la cargaison était, tout comme le navire, responsable à raison des délits et quasi-délits

D'un autre côté, il est hors de doute que la responsabilité du chargeur ne jouit d'aucune limitation à l'égard des dettes que celui-ci a personnellement contractées. C'est ainsi que, sauf exception (art. 310 § 2), la loi prohibe l'abandon des marchandises en paiement du fret (art. 310, § 1^{er}). Il en est de même des engagements souscrits par le capitaine sur mandat exprès du chargeur, ou rendus nécessaires par la faute de ce dernier. Dans toutes ces hypothèses, pas d'abandon possible. Mais ne faudrait-il pas donner une solution différente dans les cas où, en l'absence de toute intervention personnelle, de tout ordre formel, ou de toute faute de leur part, le chargeur et le destinataire ont à répondre des contrats conclus par le capitaine ?

143. Pour pouvoir envisager cette question dans toute son ampleur, il convient d'en examiner, au préalable, une autre, celle de savoir si le capitaine est le mandataire des chargeurs.

On admet généralement que le capitaine reçoit des chargeurs un mandat spécial (1). Pour le soutenir,

du capitaine. — Voy. Alfred SIEVEKING, *A brief summary of the German law relating to shipowners' liability*, Bull. n° 12 du Com. Mar. Int., p. 77.

143 (1) LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 277; RIPERT, I, n° 709; J.-V. CAUVET, *Traité sur les assurances maritimes*, I, n° 68; LYON-CAEN, note sous Cass., 12 avril 1884, S. 1885, I, 25; LEVILLAIN, note sous Cass., 2 avril 1884, D. 1884, I, 449; A. LAURIN, *Un mot encore sur la question de savoir si le capitaine est le mandataire des chargeurs*, Ann. dr. com., I (1886-87), p. 13.

on se fonde sur différentes dispositions du Code de commerce, qui obligent, dans divers cas, le capitaine d'agir pour leur compte, et notamment sur la théorie des avaries communes et sur l'art. 296, où l'obligation du capitaine de faire certains sacrifices dans l'intérêt de la cargaison et du navire, ou de louer un second navire en cas d'innavigabilité du sien, ne pourrait s'expliquer que par cette considération, que le capitaine est le mandataire, non seulement de l'armateur, mais aussi des chargeurs.

Mais on ne s'entend ni sur la nature, ni, surtout, sur l'étendue de ce mandat. — Pour les uns, il prend sa source dans une convention tacite qui vient se greffer sur le contrat d'affrètement ; pour les autres, c'est un mandat institué par la loi. — Quant à son étendue, il comporte, d'après M. Levillain, tout ce qui a trait à la conservation et au transport des marchandises, et c'est également, à peu de choses près, croyons-nous comprendre, l'avis de M. Lyon-Caen, quand il dit que le capitaine doit faire tous les actes nécessaires en vue de l'arrivée à destination des marchandises en bon état, tels que l'emprunt pour les besoins du chargement, ou les dépenses faites pour son sauvetage. M. Laurin estime, au contraire, que les seules mesures que le capitaine prend en sa qualité de mandataire des chargeurs sont celles sans lesquelles le transport ne pourrait pas s'effectuer ; telles sont, par exemple, les mesures relatives

au déchargement ou au magasinage des marchandises, ou encore celles concernant les droits de douane à payer. Mais, d'après cet auteur, son mandat ne l'oblige pas à prendre les mesures nécessitées par la nature particulière de la marchandise ; par exemple, il n'est pas tenu de la vendre dans le premier port d'escale, si, par suite d'un vice propre, elle est menacée d'une détérioration imminente ; cette obligation existerait, au contraire, dans le système de M. Levillain, et peut-être aussi dans celui de M. Lyon-Caen.

A notre avis, le capitaine n'est pas le mandataire des chargeurs (2). On a dit, en ce sens, qu'un tel mandat serait rendu impossible par l'opposition d'intérêts qui existe entre l'armateur et le chargeur. Certes, cet argument est d'une extrême faiblesse, d'abord parce que le conflit d'intérêts que l'on invoque n'est pas inévitable (il n'existe pas, par exemple, quand il s'agit d'apporter des soins à la cargaison, qui a été seule atteinte d'une avarie), et puis, parce que l'opposition d'intérêts entre deux personnes n'est pas toujours un obstacle à leur représentation par le même individu ; c'est ainsi que, dans une faillite, la contrariété d'intérêts existant entre la masse des créanciers et le failli n'empêche pas leur commune représentation par le syndic.

1. Cpr. DE COURCY, *De la responsabilité des chargeurs*, *Rev. Crit.*, XIV, 1885, p. 304 ; DANJON, II, n° 683 et III, n° 908.

Mais, pour écarter l'idée d'un mandat intervenant entre le capitaine et les chargeurs, il y a des raisons plus solides.

Ce mandat serait, dit-on, conventionnel ; mais on n'explique pas quand et comment se forme l'accord de volontés, exprès ou tacite, sans lequel on ne peut pas concevoir une convention. Resterait l'hypothèse d'un mandat légal. Elle est plus sérieuse, et nous l'accepterions volontiers, si les textes dont on l'étaye visaient effectivement le capitaine. Mais, à nos yeux, les obligations imposées, par ces textes, au capitaine dans l'intérêt des chargeurs, sont établies, en réalité, à la charge de l'armateur. Bien que parlant du capitaine, la loi y entend obliger l'armement, de même que quand elle dit que « le capitaine est privilégié sur tous les créanciers pour le paiement de son fret » (art. 308), ou que, dans certains cas, « le capitaine perd son fret » (art. 297), elle envisage, à n'en pas douter, l'armateur auquel appartient le frêt et non le capitaine qui n'y a aucun droit. Pour nous, les obligations qui naissent du contrat d'affrètement comme contre-partie de celles de l'affrètement, ne pèsent que sur l'armement et non sur le capitaine, qui est seulement chargé par l'armateur de les exécuter pour son compte. Les chargeurs ne peuvent pas reprocher au capitaine de n'avoir pas pris, au profit de la cargaison, les mesures rendues nécessaires en vue de leur transport ou de leur con-

servation. Ils ne peuvent s'en prendre qu'à l'armateur, lequel s'est engagé à porter leurs marchandises saines et sauves à destination, sauf, bien entendu, pour ce dernier, à s'attaquer, à son tour, le cas échéant, au capitaine. Mais, nous le répétons, celui-ci n'est pas tenu, vis-à-vis des chargeurs, d'agir pour leur compte, et tout ce qu'il fait dans l'intérêt de la cargaison, il le fait, non comme leur mandataire, mais comme agent d'exécution de l'armateur.

Ce n'est pas à dire, pourtant, qu'il ne représente pas les chargeurs dans les engagements qu'il souscrit à leur profit, et qu'il n'ait pas, de ce chef, une action directe contre eux. Cette action n'est pas ignorée par la loi et elle a un nom : c'est l'action qui appartient à celui qui, spontanément, sans y être obligé par une convention ou par la loi, accomplit un acte juridique dans l'intérêt d'autrui ; elle s'appelle *action de gestion d'affaires*. Le capitaine qui, en sa qualité de préposé de l'armateur, est tenu, vis-à-vis de celui-ci — et, croyons-nous, vis-à-vis de lui seul — d'exécuter les obligations qui naissent, à la charge de ce dernier, du contrat d'affrètement, agit, en même temps, comme gérant d'affaires des chargeurs puisque c'est dans leur intérêt qu'il pourvoit aux besoins de la cargaison. Tout dépend de l'angle sous lequel on envisage la question.

Ajoutons que même les auteurs qui expliquent les rapports du capitaine et des chargeurs par l'idée

d'un mandat, ne rejettent pas complètement celle d'une gestion d'affaires. Seulement, tandis que, pour eux, le capitaine n'est le gérant des chargeurs que pour les actes qui dépassent l'étendue de son mandat, pour nous, ce mandat fait entièrement défaut, et le capitaine fait toujours acte de gestion d'affaires quand il agit dans leur intérêt.

144. Revenons maintenant à notre question première, celle de savoir si les chargeurs peuvent se libérer par l'abandon de la cargaison. On verra, en chemin, comme elle est intimement liée à celle de savoir quelle est la nature juridique des rapports qui existent entre capitaine et chargeurs, et l'on comprendra pourquoi nous avons commencé par l'examen de cette dernière question.

On a parfois prétendu que la responsabilité du chargeur ne comportait aucune limitation et que celui-ci devait supporter intégralement l'effet des actes accomplis par le capitaine dans l'intérêt du chargement. Le capitaine, dit-on dans ce système, étant le mandataire du chargeur, il l'oblige indéfiniment, conformément aux principes du mandat. Certes, l'armateur aussi est le mandant du capitaine, et, cependant, sa responsabilité bénéficie d'une atténuation ; mais c'est que lui peut invoquer un texte formel, l'art. 216, § 2, tandis qu'aucune disposition de ce genre n'existe en faveur du chargeur. « ...Attendu, dit un arrêt de la Cour d'Aix du 28 mars

« 1881, que la faculté d'abandon est un moyen excep-
« tionnel de libération qu'il n'est pas permis d'étendre
« par assimilation et par analogie à d'autres cas que
« ceux pour lesquels il a été spécialement autorisé
« par la loi ;... que d'après les règles ordinaires du
« droit maritime, le capitaine est le mandataire de
« tous les intéressés au navire et au chargement ;
« qu'à ce titre, il est préposé à la surveillance et à la
« garde de tous les intérêts... et qu'il a droit au rem-
« boursement des avances qu'il a pu faire, à moins
« qu'il ne soit établi contre lui qu'il a mal agi et
« qu'une faute quelconque lui est imputable... » (1).

— C'est en vertu de ces mêmes considérations que
la Cour de Rouen a jugé, par arrêt du 19 avril 1861,
qu'à la différence de l'emprunt à la grosse contracté
par le capitaine sur le corps du navire, et dont l'ar-
mateur peut se dégager par l'abandon, l'emprunt
souscrit par le capitaine dans l'intérêt du chargement
et avec affectation sur les marchandises le composant,
imposent au chargeur et au consignataire une res-
ponsabilité illimitée, et qu'en conséquence, les por-
teurs du billet de grosse peuvent, dans le cas où la
cargaison serait insuffisante, au lieu de destination,
pour acquitter l'emprunt, leur réclamer le solde (2).

144 (1) Aix, 28 mars 1881, sous Cass., D. 1884, 1, 452.

(2) Rouen, 19 avril 1861, J. M. 1862, 2. 40. Voy. la critique de cet
arrêt dans J.-V. CAUVET, *Traité sur les assurances maritimes*, I,
n° 69.

A ces arguments de la Cour d'Aix qu'il adopte entièrement, M. Levillain ajoute cette considération que la possibilité pour le chargeur de restreindre son obligation, porterait préjudice, non seulement (cela est évident) au capitaine et aux tiers créanciers, dont elle paralyserait, au moins en partie, l'action en remboursement de leurs dépenses, mais au chargeur lui-même, car la menace de se constituer en perte ferait hésiter le capitaine d'entreprendre une opération utile au chargement, et les tiers de traiter avec lui autrement qu'au comptant (3).

Ce dernier argument, du moins en tant qu'il se réfère aux tiers créanciers, est analogue à celui que l'on invoque pour critiquer la limitation de la responsabilité de l'armateur lui-même en matière contractuelle et que nous avons examiné plus haut (n° 34). Mais il est à croire que, de même que cette limitation n'est pas, dans la pratique, ainsi que nous l'avons vu, un obstacle à l'établissement de rapports contractuels entre le capitaine et les tiers dans l'intérêt de l'armement, de même, elle ne le serait pas non plus, si elle était admise, à la création de ces rapports dans l'intérêt du chargement.

Quant à l'objection de M. Levillain que le système qu'il combat sacrifie les intérêts du capitaine et des tiers, elle est exacte ; mais la question est précisé-

(3) LEVILLAIN, note sous Cass., 2 avril 1884, D. 1884, 1, 449.

ment de savoir quels sont ceux qu'il convient de faire prévaloir, des leurs ou de ceux du chargeur. Ce qu'il y a de plus grave dans le système de la responsabilité *intra vires rei*, — du moins tel qu'on l'entend d'ordinaire, — c'est qu'en ne considérant pas la valeur de la cargaison au moment de l'accomplissement de l'acte générateur de l'obligation du chargeur, mais au moment de l'arrivée à destination de la marchandise, ce système fait supporter au capitaine et aux tiers les événements de force majeure qui peuvent l'atteindre après son sauvetage. Mais on verra plus loin que, dans le système que nous allons proposer, ce résultat inique est évité.

Enfin, en ce qui concerne l'objection tirée de l'impossibilité d'étendre aux chargeurs l'application de l'article 216, § 2, — objection qui, à nos yeux, est très sérieuse, — on n'en tient pas compte généralement, et la majorité des auteurs, ainsi que la jurisprudence, se prononcent en faveur de la limitation (4). On ne doit pas, dit-on, conclure du silence de la loi à la responsabilité indéfinie du chargeur, car sous l'empire de l'ordonnance non plus aucun texte ne

(4) Marseille, 9 novembre 1837, 24 janvier 1868; 6 octobre 1869; 15 novembre 1880, J. M. 1857, I, 294; 1868, I, 89; 1869, I, 299; 1881, I, 47; Cass. civ., 2 avril 1884, S. 1885, I, 25, note approbative de M. LYON-CAEN. — LYON-CAEN ET RENAULT, V, n° 277; RIPERT, I, n° 1230. — J.-V. CAUVET, *op. cit.*, I, n° 68; Aldrick CAUMONT, *Dictionnaire universel de droit maritime*, au mot *Abandon maritime*, n° 110; LAURIN, *Ann. dr. com.*, I (1886-1887), p. 13.

limitait expressément ses obligations, et cependant Emérigon lui reconnaissait le droit d'abandon (5). — On ajoute que rien ne serait plus illogique et injuste que le principe d'une responsabilité illimitée du chargeur, car on ne voit pas pourquoi le capitaine, qui est le mandataire commun du chargeur et de l'armateur, obligerait le premier d'une manière plus rigoureuse que le second, alors que cependant il a été nommé par ce dernier, tandis que le chargeur n'a en aucune façon participé à son choix. « Attendu, « dit un jugement du Tribunal de commerce de Mar-
« seille du 9 novembre 1857, que l'armateur peut ne
« répondre des engagements même valablement con-
« tractés par le capitaine que jusqu'à concurrence
« du navire et du fret, en en faisant abandon ; que
« l'affrèteur... ne saurait être tenu à une responsabi-
« lité plus étroite des engagements du capitaine qu'il
« n'a pas lui-même préposé à la conduite de l'expé-
« dition... »

Le Tribunal de commerce de Marseille a eu, à plusieurs reprises, l'occasion d'appliquer ces principes, et notamment dans une affaire qu'il a jugée le 15 novembre 1880. Il s'agissait d'un navire qui, ayant été, une première fois, par suite d'une voie d'eau, abandonné en pleine mer par son équipage et recueilli par un autre vapeur, auquel il fut payé une

(5) EMÉRIGON, *Contrats à la grosse*, IV, 11 § 3 et *Traité des assurances*, 17,7 § 5.

forte indemnité d'assistance, fit naufrage, par la suite, à Gibraltar ; son chargement n'a pu être sauvé qu'à la suite de grands efforts ; le Tribunal décida que le consignataire pouvait se libérer de son obligation de contribuer au payement de l'indemnité d'assistance et de rembourser les frais de sauvetage par l'abandon de la cargaison. Son jugement a été, à la vérité, infirmé par l'arrêt précité de la Cour d'Aix, mais la Chambre Civile cassa cet arrêt le 2 avril 1884 (6).

(6) S. 1885, I, 25 ; D. 1884, I, 449. — Les motifs de la Cour de Cassation sont d'une valeur douteuse. Elle part de cette idée que les avaries, tant communes que particulières, ne donnent jamais lieu qu'à une action réelle, et elle conclut que le chargeur, pour lequel les impenses faites par le capitaine au profit des marchandises, constituent des avaries-frais, ne doit être tenu que sur ces marchandises : « Vu, dit la Cour suprême, les articles 401 et « 404 C. com ; — Attendu qu'il résulte de la combinaison de ces « articles que le règlement d'avaries, soit communes, soit particulières, ne donne, en principe, ouverture contre l'affrèteur qu'à « une action purement réelle, dont l'exercice ne peut être pour- « suivi que sur les marchandises qui ont fait le sujet du contrat « d'affrètement, ce qui exclut, par conséquent, toute action personnelle pouvant affecter sa fortune de terre... » — A notre avis, l'action du capitaine ou des tiers créanciers contre le chargeur est une action personnelle, car elle sanctionne une obligation personnelle de ce dernier, celle de contribuer à l'avarie commune, (nul ne devant s'enrichir injustement aux dépens d'autrui), ou celle de payer les dépenses qui constituent l'avarie particulière, (le capitaine ayant représenté le chargeur, comme mandataire, diront les uns, comme gérant d'affaires, dirons-nous plutôt). — Reste, bien entendu, la question de savoir si cette obligation personnelle doit être limitée ou indéfinie. Sur ce point, MM. LYON-CAEN (note dans le Sirey) et LEVILLAIN (note dans le Dalloz) sont, ainsi qu'il est expliqué au texte, d'un avis opposé ;

Ainsi, la jurisprudence et la majeure partie de la doctrine sont d'accord pour limiter l'obligation des chargeurs. Nous croyons aussi qu'il faut rejeter le système de la responsabilité intégrale. Un tel système serait très lourd pour les chargeurs, d'autant plus lourd que leur recours contre leur assureur est réduit, à la teneur de l'article 381 C. com., à la valeur des effets recouvrés. Certes, en limitant leur responsabilité, on sacrifie les droits du capitaine et des tiers. Mais, d'autre part, est-il juste que le chargeur supporte, sans aucune restriction, des dépenses faites peut-être à la légère ? Et qu'on ne dise pas que si le capitaine a fait des frais inconsidérés, il est tenu, vis-à-vis du chargeur, à des dommages-intérêts qui se compenseront avec sa créance contre ce dernier. Car, d'une part, cette compensation est rendue impossible quand les créanciers du chargeur sont des personnes autres que le capitaine, dont l'insolvabilité possible, et même probable, rendra illusoire l'action en réparation du chargeur ; et, de l'autre, il se peut qu'en réalité l'action du capitaine ait été irréfléchie, et que, cependant, il soit, en fait, difficile d'établir une faute caractérisée à sa charge.

Pourtant, si nous estimons qu'en principe, la responsabilité du chargeur ne doit pas être indéfinie,

ils s'accordent seulement pour critiquer les motifs de la Chambre Civile, dont la solution (limitation de la responsabilité) n'est approuvée que par M. LYON-CAEN.

nous croyons que la limitation de cette responsabilité ne doit pas, ne peut pas consister dans la faculté d'abandon. Déjà avant 1885, il était téméraire d'étendre au chargeur le bénéfice de l'article 216 § 2.

On pouvait, néanmoins, le faire, à la rigueur, en s'autorisant d'Emérigon, lequel, ainsi qu'il a été dit plus haut, lui reconnaissait le droit d'abandon, bien qu'aucun texte ne le lui accordât expressément.

Mais cette extension si large de l'article 216 § 2 n'est, pour ainsi dire, plus possible depuis que nous avons les travaux préparatoires de la loi du 12 août 1885.

La Commission de la Chambre des députés élue en 1882 avait proposé d'accorder l'abandon au propriétaire de la cargaison dans un cas particulier, celui de naufrage dans un port (*infra*, n° 169), afin de lui éviter de supporter, dans leur intégralité, les dépenses, parfois fort élevées, d'extraction des marchandises.

« Il a paru presque contradictoire à votre « commission, lit-on dans le rapport de M. Peulevey,

« de faire résulter une obligation sans limites d'un

« accident de navigation, par cela seul que l'épave

« appartient à un chargeur et non pas à un arma-

« teur ». Aussi, proposa-t-on de donner la rédaction

suivante à l'alinéa 4 qu'on allait ajouter à l'art. 216 :

« En cas de naufrage... le propriétaire du navire ou

de la cargaison peut se libérer, même envers l'Etat,

de toute dépense... par l'*abandon* de l'épave et du

fret ». Cet amendement ne triompha pas. Il fut

repoussé par le Sénat pour cette raison qu'il n'était pas logique d'accorder au chargeur la faculté d'abandon dans une hypothèse unique, et de continuer de la lui refuser dans tous les autres cas. La Chambre fit droit à cette objection, et, au lieu de saisir l'occasion pour reconnaître au chargeur, d'une façon générale, la faculté d'abandon, on préféra laisser subsister l'état de choses ancien, c'est-à-dire, de l'avis du Parlement lui-même, l'impossibilité pour le chargeur de limiter sa responsabilité par l'abandon de la cargaison (7).

Sur quoi donc pourra le chargeur fonder sa prétention de ne pas subir dans leur totalité les engagements pris, ou les dépenses faites par le capitaine dans l'intérêt de la cargaison ? Purement et simplement sur les principes mêmes de la gestion d'affaires. Quand on commence par déclarer que le capitaine est le mandataire des chargeurs, on s'enferme dans un dilemme : on est obligé, ou bien, en l'absence d'un texte dérogeant expressément aux principes du mandat, de se conformer à ces derniers et d'admettre la responsabilité intégrale du chargeur ; ou bien, au contraire, si l'on trouve cette solution rigoureuse, de lui appliquer, par analogie, l'article 216 § 2, rela-

(7) MM. LAVIGNE, thèse, p. 67, AUZOUX, thèse, p. 114 et LARDEUR, p. 66, estiment également que dans l'état actuel de la législation, les chargeurs ne jouissent pas de la faculté d'abandon.

tif à l'étendue de la responsabilité d'un autre mandant du capitaine, l'armateur, et de lui reconnaître la faculté d'abandon. Mais, à supposer l'idée de mandat exacte, ces deux solutions méritent des reproches en sens inverse : la première, conforme aux principes, est inique dans son résultat ; la seconde, plus humaine dans sa conclusion, est en opposition avec les textes. Au contraire, avec l'idée de gestion d'affaires, la seule exacte à notre avis (n° 143), on arrive à une solution à la fois équitable et commandée par les principes. En effet, d'après l'article 1375 du Code civil, la responsabilité du géré se mesure sur l'utilité de la gestion, c'est-à-dire, dans notre hypothèse, sur le profit recueilli par le chargeur, en d'autres mots, sur la valeur de la marchandise lors de l'accomplissement de l'acte du capitaine. Cette valeur constitue donc le maximum de l'obligation du chargeur. Si les dépenses du capitaine la dépassent, c'est que son intervention a été, en partie, inopportune, et le chargeur n'a pas à répondre de cet excédent, car le géré n'est pas tenu à raison des actes inefficaces du gérant.

Mais si l'obligation du chargeur a pour mesure la valeur de la cargaison, cette valeur doit être considérée au moment de la dépense, car il est de principe que l'utilité de la gestion s'apprécie au moment de l'accomplissement des actes qui la composent (8).

(8) PLANIOL, II, n° 2280.

On évite ainsi l'iniquité signalée plus haut et qui consistait à faire supporter par le capitaine les avaries pouvant atteindre la marchandise après sa gestion. Une telle solution serait vraiment choquante, car le capitaine n'a pu tabler que sur la valeur de la marchandise au moment de son intervention, et non sur celle qu'elle peut avoir quand elle arrive à destination.

Une autre observation qui trouve ici sa place, c'est que le chargeur qui a ratifié la gestion du capitaine doit l'indemniser de la totalité de ses frais de gestion et remplir entièrement, à l'égard des tiers, les engagements pris par le capitaine. Il est, en effet, de règle que *ratihabitio mandato aequiparatur* (cpr. art. 1998 § 2), et nous avons vu (n° 142) qu'il ne peut pas être question de limitation là où il y a mandat exprès du capitaine.

En résumé, nous concluons, bien qu'avec des données différentes, à la responsabilité *intra vires rei* des partisans du système de l'abandon. Mais tandis que ces derniers envisagent la valeur de la *res* au port de destination, nous, nous la considérons au moment de la gestion du capitaine.

SOUS-SECTION II

Navires auxquels l'abandon est applicable

145. Nous avons déterminé, dans la précédente sous-section, les personnes qui peuvent limiter leur

responsabilité par l'abandon du navire et du fret. Il faut nous demander maintenant quels sont les bâtiments que ces personnes peuvent abandonner. Pour être susceptible d'abandon, un navire doit-il répondre à certaines conditions tenant à sa nature et à son mode d'emploi ?

L'abandon s'applique, sans aucun doute, aux bâtiments qui réunissent la double condition d'être des *navires de mer* et des *navires de commerce*, puisque la disposition qui établit ce droit, l'art. 216 § 2, se trouve dans le livre II du Code de commerce, consacré au *commerce maritime*.

Peu importe, d'ailleurs, la nature des bénéfices que ces bâtiments retirent de la mer. L'abandon est possible aussi bien pour les navires affectés au transport des *personnes*, que pour ceux qui effectuent le transport des marchandises (1) ; pour les bâtiments qui se livrent à la *pêche* maritime (2), que pour les *remorqueurs* qui opèrent en mer (3). Il est vrai que la limitation de la responsabilité maritime implique, en droit français, un fret, et que pour les paquebots transportant des passagers, comme pour les navires pêcheurs ou remorqueurs, il ne peut pas être ques-

145 (1) LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 201 ; RIPERT, I, n° 1155.

(2) HONFLEUR, 22 novembre 1899, *R.I.D.M.*, XV, 329. — Cpr. Cass. Civ., 20 février 1844, S. 1844, I, 197.

(3) Rouen, 15 janvier 1895, *R.I.D.M.*, X, 754 et D. 1900, I, 41, sous Cass. — *Contrà*, Bruxelles, 14 juillet 1886, *R.I.D.M.*, II, 196.

tion de fret proprement dit ; mais ces bâtiments ont des bénéfices pécuniaires qui en tiennent lieu : le prix de passage pour les premiers, celui de remorquage ou le produit de la pêche pour les autres (*infra*, n° 221).

En revanche, l'abandon ne saurait être admis que pour les bâtiments *achevés*. Le propriétaire d'un navire en construction ne pourrait pas, par son abandon, se libérer, envers le constructeur, des dettes contractées par le capitaine désigné relativement à la construction, car, dans cette hypothèse, non seulement il y a absence totale de fret ou de tout autre bénéfice équivalent, mais il intervient encore cette considération que la commande n'a pu être faite par le capitaine que sur mandat exprès du propriétaire, ce qui exclut toute possibilité de libération par l'abandon (4).

Mais si, sans considération au genre de leur exploitation, cette faculté est incontestablement admise pour les bâtiments de *mer* qui se livrent à des opérations *lucratives* de navigation, ne l'est-elle pas également en l'absence de l'une de ces deux conditions, voire même en l'absence des deux à la fois ? Peut-on abandonner les bâtiments affectés à une navigation fluviale et ceux dont la navigation n'est pas commer-

(4) Marseille, 10 août 1876, J. M. 1876, I, 245. — DESJARDINS, II, n° 287 *in fine* ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 226 ; DANJON, II, n° 580 *bis* ; DE VALROGER, I, n° 251.

ciale ? En un mot, l'abandon s'applique-t-il aux *bâtiments de rivière* et aux *bâtiments de plaisance* ? — Examinons successivement ces deux questions.

§ 1^{er}. — *Bâtiments de l'intérieur*

146. Avant de nous demander si l'abandon est applicable aux *bâtiments de l'intérieur*, il convient de déterminer ce que l'on entend par cette expression.

Les *bâtiments de l'intérieur* ou *bateaux* s'opposent aux *navires*. Pris dans un sens large, le navire comprend toute embarcation servant à une navigation quelconque. On se rappelle la définition d'Ulpien : « *Navem accipere debemus sive marinam sive fluviatilem sive in aliquo stagno naviget sive shedia sit.* » (Dig., 14, 1, § 6), et Valin disait que « sous ces noms de navires... sont compris même les chaloupes, les esquifs et les plus petits bateaux *parce que tout cela sert à la navigation.* » (Comment. du titre X du livre II de l'Ordonnance de 1681). Mais il est certain que dans le livre II du Code de commerce, le mot navire est pris dans un sens beaucoup plus restreint. Il ne comprend que certains bâtiments, à l'exclusion des autres, qui sont précisément les bateaux.

Quel est le critérium permettant de déterminer le caractère juridique d'un bâtiment ? On peut le cher-

cher soit dans la *structure matérielle* du bâtiment, soit dans la *nature de la navigation* qu'il effectue.

La distinction basée sur la *construction* du bâtiment est des plus arbitraires, car aucune disposition du Code ne soumet l'acquisition de la qualité de navire à des conditions tenant à la capacité, à la vitesse ou au mode de propulsion du bâtiment (1). — Il est également inadmissible que sa condition juridique, qui peut intéresser les tiers au plus haut degré, puisse dépendre de l'*intention* ayant existé à l'origine chez son propriétaire ou son constructeur, si cette intention est en désaccord avec les faits (2). Elle ne saurait dépendre non plus de l'existence ou de l'absence de l'*acte de francisation* (3), encore que son obtention suppose une vérification, au moins officieuse, de la qualité de navire, ni de l'existence ou du défaut de *rôle de l'équipage* (4), bien que sa délivrance crée la même présomption. Ces deux pièces qui, si l'on fait abstraction de certains navires pour

146 (1) Cpr. Cass. Req., 4 janvier 1898, S. 1898, 1, 216.

(2) Cpr. Rennes, 12 avril 1894, *R. I. D. M.*, X, 175 et 572, et le pourvoi rejeté par Req., 22 juillet 1896, S. 1897, 1, 81, note approbative de M. BLONDEL. — Voy. pourtant Rennes, 18 février 1887, *R. I. D. M.*, II, 651. — Toutefois la volonté du propriétaire prendrait une importance bien plus grande, s'il s'agissait de déterminer la nature d'un bâtiment en construction. Cpr. LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 89 ; DANJON, I, n° 18.

(3) Rennes, 12 avril 1894, *R. I. D. M.*, X, 175 et 572. — Voy. pourtant Bordeaux, 5 juillet 1870, S. 1870, 2, 327 ; D. 1871, 2, 138.

(4) *Contrà*, Rouen, 17 mai 1897, *R. I. D. M.*, XIII, 53. — FLAURENT, thèse, p. 208.

lesquels elles ne sont pas exigées, rendraient très facile la preuve de la qualité de navire, ne peuvent, néanmoins, déterminer le caractère légal des bâtiments, car il serait abusif que ce caractère fût sous la dépendance d'une formalité administrative dont le but est tout autre.

Aussi, la majorité des arrêts et des auteurs s'attachent-ils, à juste titre, pour la qualification d'un bâtiment, à la *navigation* à laquelle il se livre. C'est un bâtiment de mer ou navire s'il fait la navigation maritime, c'est un bâtiment de l'intérieur ou bateau s'il effectue une navigation intérieure (5) ; sauf, dans le cas où il se livre aux deux à la fois, à considérer sa principale navigation (6), et, dans le cas où il a changé de navigation, à modifier sa qualification (7).

(5) Cass. Req., 22 juillet 1896, note BLONDEL ; Bordeaux, 2 mai 1913, *R. I. D. M.*, XXIX, 755 ; Anvers, 22 janvier 1886 et 14 juillet 1896, *R. I. D. M.*, I, 544 et XII, 527 ; Bruxelles, 14 juillet 1886, *ibid.*, II 196. — Cpr. Cass. Req., 4 janvier 1898, S. 1898, I, 216 ; Cass. Civ., 5 mars 1902, S. 1903, 1, 521 ; Trib. supérieur hanséatique, 17 février 1902, *R. I. D. M.*, XVII, 609. — DUFOUR, I, n° 56 ; LAURIN SUR CRESP, I, p. 52, note 6 ; DESJARDINS, I, n° 35 ; DE VALROGER, I, n° 9 ; JACOBS, I, n° 1 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 89 ; DANJON, I, n° 18.

(6) Cpr. Cass. Crim., 8 février 1913, S. 1915, I, 81, note J.-A. ROUX. — Quant à déterminer la fraction la plus importante de cette navigation mixte, il faut, d'après cet arrêt, envisager l'ensemble de la navigation effectuée par le bâtiment selon sa destination, et non un seul voyage ou plusieurs voyages pris isolément pour voir si la plus grande partie de ce ou de ces voyages s'est accomplie en mer ou dans les eaux territoriales.

(7) Cpr. les observations de M. le conseiller rapporteur d'OMS à la Cour Suprême. Cass., 7 avril 1874, D. 1874, I, 290.

Quelle est maintenant la ligne de démarcation entre la *navigation maritime* et la *navigation intérieure* ? La question est difficile, et quand on y a répondu, d'ailleurs avec raison, que la première est celle qui s'exerce en mer, et la seconde celle qui s'effectue sur les fleuves, canaux et lacs, on est loin de l'avoir entièrement résolue, car il reste encore à fixer les limites des eaux maritimes et des eaux extérieures (8). Cette délimitation est des plus délicates. C'est qu'en effet, si, au premier abord, il peut paraître facile de distinguer un fleuve d'une mer, cette distinction devient très malaisée à l'embouchure des cours d'eau, où les deux éléments se confondent.

Certains textes fournissent la délimitation de la navigation maritime pour des matières d'ordre administratif. Ainsi, la loi du 24 décembre 1896 sur l'inscription maritime, applique, par son article 1^{er}, les règles de l'inscription à la navigation exercée « soit

(8) On a proposé de déterminer la nature de la navigation, non, comme il est dit au texte, d'après le *lieu* où elle est exercée, mais d'après l'*instrument* qui l'effectue, c'est-à-dire, d'après le caractère légal du bâtiment. Mais on voit dans quel cercle vicieux on tomberait avec ce système, puisque la détermination spécifique du bâtiment dépend, elle-même, de la navigation à laquelle il se livre. — Pourtant, il n'est pas inexact de dire qu'en un certain sens, la navigation est caractérisée par la qualité juridique du bâtiment. C'est ainsi qu'en cas de navigation mixte, le bâtiment auquel on a reconnu la qualité de navire, parce que la navigation à laquelle il se livre le plus fréquemment est maritime, donne ce caractère maritime à la navigation qu'il effectue sur les eaux intérieures. Cpr. RIEPERT, I, n° 130.

« sur la mer, soit dans les ports ou dans les rades,
« soit sur les étangs ou canaux salés compris dans le
« domaine public maritime, soit dans les fleuves,
« rivières et canaux jusqu'au point où remonte la
« marée, et, pour ceux où il n'y a pas de marée,
« jusqu'à l'endroit où les bâtiments de mer peuvent
« remonter. » (9) Mais on refuse généralement de
transporter dans le droit privé le critérium de dis-
tinction fourni par des textes purement adminis-
tratifs, d'autant plus que, même en droit adminis-
tratif, ces textes n'ont de valeur que pour les matières
expressément visées par eux (10).

Pourtant, quand il s'agit de proposer un autre

(9) La délimitation des eaux maritimes et intérieures au point de vue domanial a donné lieu à de graves difficultés. M. Léon Aucoc, *De la délimitation du rivage de la mer*, *Ann. de l'Ecole des Sciences polit.*, 1887, p. 26, estime qu'il faut « tenir compte d'abord de la configuration des rives, puis de la nature des eaux et de la nature des bords » ; M. Eugène NAVEREAU, *De la délimitation du domaine public fluvial et maritime*, p. 271, dit que l'on doit envisager « tout à la fois la configuration des rives, la nature et le volume des eaux, la nature géologique des attérissements de l'estuaire » ; M. Léon BÉQUET, *Répertoire du droit administratif*, tome XI, sous le mot « Domaine », n° 809, pense que « le seul système rationnel consiste à résoudre la difficulté en fait et d'après l'ensemble des circonstances locales, c'est-à-dire en tenant tout à la fois compte de la configuration des lieux, de la nature des rives du fleuve, de la largeur de son lit, du volume de ses eaux... »

(10) Voy. pourtant, DANJON, I, n° 14, et RIPERT, I, nos 125 à 127, qui pensent que les limites de l'inscription maritime constituent les limites de la navigation maritime même au point de vue de la qualification des bâtiments qui exercent cette navigation.

critérium, on se trouve dans le plus grand des embarras. Pour les uns, la navigation maritime s'arrête au *premier bureau de douane* (11); pour les autres, aux *premiers ponts fixes* (12); pour d'autres encore, « il faut considérer comme une navigation maritime celle qui comporte tout ou partie *des dangers et des risques de la mer*, et, par cela même, des mesures prises pour les prévenir. » (13).

(11) LAURIN SUR CRESP, I, p. 52, note 6.

(12) LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 90; LYON-CAEN, note sous Cass., 28 février 1900, S. 1900, I, 209. — M. DANJON, I, n° 14, reproche à M. LYON-CAEN d'écarter de notre matière les moyens de démarcation de la loi sur l'inscription maritime, et d'adopter, cependant, ensuite, l'un de ces moyens, l'endroit « où se trouvent les premiers grands ponts fixes » correspondant à celui « jusqu'auquel les bâtiments de mer peuvent remonter », et dont parle la loi du 24 décembre 1896. — On peut répondre que, d'abord, ces deux endroits ne sont pas nécessairement les mêmes, et qu'en second lieu, même s'ils l'étaient, il n'y aurait là aucune contradiction dans le système de M. LYON-CAEN, car ce que notre savant maître critique, ce ne sont pas les solutions mêmes données par la loi du 24 décembre 1896, mais l'idée de transporter dans notre matière un texte administratif. On peut très bien approuver la solution fournie par une loi faite pour une matière administrative et appliquer cette solution à une matière de droit privé, non parce qu'elle est donnée par la loi, mais parce qu'elle est bonne en elle-même. — De beaucoup plus sérieuse et, à notre avis, convaincante, est l'objection de MM. BLONDEL (note sous Cass., 22 juillet 1896, S. 1897, I, 81) et RIPERT (I, n° 126), consistant à dire que les ponts fixes peuvent faire défaut ou ne pas constituer un obstacle à des bâtiments de mer, par exemple, parce qu'ils ont une mâture et une cheminée pliantes. « On voit à Paris, dit M. RIPERT, amarrés au port de la Seine, malgré les ponts fixes, des courriers de Londres. » Et si le bâtiment se borne à naviguer entre l'embouchure du fleuve et le premier pont fixe, sa navigation aura-t-elle, pour cela, le caractère maritime ?

(13) BLONDEL, note sous Cass., 22 juillet 1896, S. 1897, I, 81.

A notre sens, il faut, en l'absence d'un texte, s'abstenir de poser une règle rigide, et laisser aux juges toute latitude pour déterminer, en fait, selon les circonstances, la nature de la navigation, et, partant, celle du bâtiment qui l'effectue (14).

Résumons-nous en disant que le caractère légal d'un bâtiment dépend de la navigation à laquelle il se livre habituellement, et que la qualification de cette navigation est déterminée elle-même par le lieu auquel elle s'exerce (15).

(14) Cpr. Cass. Req., 22 juillet 1896, S. 1897, I, 81 et Cass. Req., 28 février 1900, S. 1900, I, 209. — Voy. pourtant LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 90 *bis*.

(15) Le Congrès international de droit commercial tenu à Bruxelles en 1888 a donné, du navire, la définition suivante : « Sont considérés comme navires de mer, les navires et autres bâtiments jaugeant au moins 20 tonneaux, qui font ou sont destinés à faire habituellement en mer le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage ou toute autre opération lucrative de navigation » (art. 1^{er}). — Cet article est reproduit presque textuellement par l'art. 1^{er} de la loi belge du 10 février 1908. sauf que, d'après elle, pour être considéré comme navire, le bâtiment de mer doit avoir au moins 25 tonneaux. L'art. 260 de cette même loi définit les bateaux : « Sont considérés comme bateaux, pour l'application de la présente loi, les bâtiments qui font ou sont destinés à faire habituellement dans les eaux territoriales le transport des personnes ou des choses, la pêche, le remorquage, le dragage ou toute autre opération lucrative de navigation. Sont assimilés aux bateaux pour l'application de la présente loi, tous les bâtiments de moins de 25 tonneaux de jauge qui font habituellement en mer de semblables opérations. » Ainsi, pour avoir la qualité de navire, un bâtiment doit, d'après la nouvelle législation belge, répondre à deux conditions : naviguer habituellement en mer et avoir au moins 25 tonneaux. Les bâtiments de mer de 25 tonneaux et ceux qui naviguent, quel que

147. Ainsi entendus, les bateaux peuvent-ils être valablement abandonnés? Cette question se rattache à une autre, plus générale, qui est de savoir si le livre II du Code de commerce est applicable aux bâtiments de l'intérieur.

Doctrines et jurisprudence répondent à cette dernière question par la négative (1). Certes, sur certaines matières le législateur a voulu assimiler la navigation intérieure à la navigation maritime. C'est ainsi que l'art. 335 admet l'assurance maritime « pour tous voyages et transports par mer, rivières et canaux navigables. » C'est ainsi également que la loi du 5 juillet 1917 a créé, à l'imitation de l'hypo-

soit leur tonnage, dans les eaux territoriales (et on entend par là, non seulement les eaux intérieures, mais aussi la mer territoriale, voy. SMEESTERS, I, n° 2), sont des bateaux. — D'ailleurs, cette distinction n'a plus, en Belgique, qu'un intérêt théorique, car, ainsi qu'il sera dit au n° 148, les mêmes règles régissent désormais, dans ce pays, les navires et les bateaux. Voy. HENNEBICQ, II, n° 555, p. 189.

147 (1) DESJARDINS, I, n° 33; DE VALROGER, I, n° 9; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 88; DANJON, I, n° 13; RIPERT, I, n° 133; ALAUZET, *Commentaire du Code de commerce*, V, n° 1626; VERMOND, n° 6. — Cass. Req., 7 avril 1874, S. 1874, I, 205; D. 1874, I, 290, décidant que les articles 190 et s. C. com., qui établissent des privilèges, avec droit de suite, sur les navires, ne sont pas applicables aux bâtiments de rivière; Rennes, 19 juin 1896 et Cass. Req., 4 janvier 1898, S. 1898, I, 216 et *R. I. D. M.*, XII, 141 et XIII, 614, décidant que la transmission de propriété des bateaux s'opère, vis-à-vis des tiers, par le seul effet du contrat, comme celle de tous objets mobiliers (il en est autrement depuis la loi du 5 juillet 1917, art. 16); Douai, 22 mai 1905, *R. I. D. M.*, XXI, 583, déclarant l'art. 419 C. procéd. civ. inapplicable aux bâtiments de l'intérieur.

thèque maritime, l'hypothèque fluviale depuis si longtemps demandée (2). Mais, en dehors de ces cas exceptionnels expressément visés par la loi, la navigation intérieure est régie par les mêmes règles que le transport terrestre, et le droit maritime ne lui est applicable qu'autant qu'il est conforme au droit commun. Aussi, voyons-nous l'art. 107 C. com. déclarer formellement que les dispositions relatives aux « entrepreneurs de diligences et voitures publiques » sont communes « aux maîtres de bateaux » (3). — Pour s'en convaincre, il suffit d'observer qu'un certain nombre de dispositions du livre II du Code de commerce ne peuvent pas être appliquées aux bâtiments de l'intérieur, parce qu'elles visent des voyages en mer (4), et de se rappeler certains incidents des travaux préparatoires du Code de commerce. Les tribunaux d'appel de Bruxelles, de Rouen et de Toulouse avaient exprimé le vœu

(2) Dès 1895, M. PLICHON avait déposé une proposition de loi sur l'hypothèque fluviale.

(3) C'est la raison pour laquelle un arrêt de la Chambre des Requêtes du 28 février 1900 (S. 1900, I, 209, note de M. LYON-CAEN) décide que, pour les transports effectués sur les fleuves et rivières, le seul effet des clauses de non-responsabilité est le renversement de la preuve, comme pour les transports par terre et contrairement à ce qui est admis pour les transports maritimes (n° 6). — Il est à remarquer que cet arrêt est antérieur à la *loi Rabier* du 17 mars 1906. Rendu après cette loi, il aurait certainement annulé ces clauses.

(4) Voy. notamment les articles 193 et 194 sur l'extinction des privilèges maritimes.

qu'on ajoutât au projet du Code quelques dispositions sur la navigation fluviale ; on n'a pas fait droit à ce vœu ; au contraire, quand le conseil supérieur de Cologne demanda si les mots : « *Tous navires et autres bâtiments,* » par lesquels débutait le premier article du livre II, s'appliquaient indistinctement à tous bâtiments servant à une navigation quelconque, c'est-à-dire même aux bateaux, le Conseil d'Etat, pour bien montrer qu'il n'en était pas ainsi, ajouta, après ces mots, ces deux autres : « ... *de mer* ». Aujourd'hui, la rubrique du titre 1^{er} du livre II porte : « Des navires et autres bâtiments *de mer* ». — D'ailleurs, il ne faut pas oublier que ce livre II est intitulé lui-même « Du commerce *maritime* », ce qui signifie bien qu'il est sans application au commerce non maritime, tant terrestre que fluvial.

Si les dispositions du livre II du Code de commerce sont sans application à la navigation intérieure, on ne peut pas faire bénéficier les bâtiments qui s'y livrent de la faculté d'abandon de l'art. 216 § 2. C'est le sens dans lequel se prononcent les auteurs (5) et la jurisprudence, laquelle refuse de valider l'abandon de tout bâtiment non affecté ou destiné à une expédition maritime. C'est ainsi qu'elle s'est refusée à le faire pour de simples chaloupes (6), pour des gabares

(5) DE VALROGER, I, n° 248 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 201 ; DANJON, II, n° 579 ; RIPERT, I, n° 1154 ; AUZOUX, thèse, p. 95.

(6) Réunion, 9 mai 1893, J. M. 1894, 2, 35.

faisant le service d'allèges en Loire (7), pour des chalands affectés au transport des boues extraites par une drague dans un canal (8).

Il est vrai que de puissants motifs d'ordre pratique militent en faveur de l'extension de cette faveur aux bateaux. En effet, depuis la seconde moitié du siècle dernier, les eaux intérieures ne sont plus sillonnées seulement par des bâtiments de faible tonnage ayant, comme mode de propulsion, la voile ou la traction d'hommes ou d'animaux, mais aussi par des bâtiments mûs par la vapeur, naviguant en service accéléré, et souvent d'un tonnage fort élevé, dépassant parfois celui de certains bâtiments de mer. Cette augmentation du nombre et de la vitesse des bateaux a entraîné une augmentation proportionnelle des chances de sinistres (abordages, échouements), et si l'on ajoute qu'à l'accroissement de la valeur du matériel correspond un accroissement de la valeur des chargements, on se convaincra qu'il y a lieu de limiter la responsabilité des propriétaires de bateaux, comme on a limité celle des propriétaires de navires ; car, si la navigation intérieure ne rend pas des ser-

(7) Nantes, 22 mai 1889, R. N. 1889, I, 263 ; Rennes, 9 juin 1890, R. I. D. M., VII, 14.

(8) Conseil d'Etat, 22 janvier 1892, S. 1893, 3, 151 et 14 juin 1901, S. 1904, 3, 54. — Voy. également Cass. civ., 25 novembre 1851, S. 1852, I, 253, déclarant non valable l'abandon d'un navire hors de service, naviguant, non pour une expédition, mais pour être conduit à une faible distance, où il devait être déchiré.

vices aussi grands que la navigation maritime, elle présente encore, néanmoins, un intérêt considérable d'utilité publique (9).

Mais ces considérations ne prouvent qu'une chose : qu'il serait souhaitable que le législateur édictât, pour les bateaux, une disposition analogue à celle de l'art. 216 § 2 (10). Ce résultat ne peut être obtenu que par une loi. Il est impossible d'étendre à la navigation intérieure, par voie d'interprétation, le champ d'application de l'art. 216 § 2. En dehors des rai-

(9) Sur ces points, voy. Henri FROMAGEOT, *Ann. dr. com.*, 1902, p. 243.

(10) Voy. pourtant DANJON, II, n° 579, qui pense que cette extension ne serait pas désirable au point de vue législatif, les motifs de limitation en matière de navigation maritime faisant défaut dans la navigation intérieure. En effet, dit-il, on ne peut plus parler ici de l'impossibilité, pour le propriétaire du bâtiment, de choisir librement et de surveiller efficacement le capitaine dont la nomination n'est pas soumise aux conditions exigées pour la nomination du capitaine d'un navire, et dont le rayon d'action est assez restreint par rapport à la demeure du propriétaire ou de son représentant. — Mais nous savons déjà (n°s 27 et s.) que ce ne sont pas là les véritables motifs de la limitation. Quant à ceux, d'ordre purement pratique, qui la justifient réellement, nous croyons qu'ils se retrouvent dans la navigation intérieure, ainsi qu'il est dit au texte. — Aussi, le cinquième Congrès des Chambres syndicales de France et des Chambres de commerce français à l'étranger, tenu en 1900, a-t-il émis le vœu suivant : « Que le « propriétaire d'un bâtiment de rivière, remorqueur, toneur, ba-
« teau porteur, péniche ou tout autre, ne conduisant pas lui-même
« son bâtiment, puisse s'affranchir des obligations résultant des
« dommages causés aux tiers, moyennant l'abandon du bâtiment
« et du fret. — Que la même faculté appartienne au propriétaire
« conduisant lui-même son bâtiment, à moins qu'il ne soit prouvé
« que l'accident a été occasionné par sa faute. » Voy. Henri
« FROMAGEOT, *loc. cit.*

sons signalées plus haut, les travaux préparatoires de la loi du 12 août 1885 s'y opposent formellement. Lors de la rédaction de cette loi, la commission de la Chambre avait proposé d'étendre aux bateaux les dispositions nouvelles de l'article 216, ce qui fut accepté par la Chambre. Mais le Sénat repoussa cet amendement pour cette raison qu'il s'agissait de modifier un texte du livre II du Code de commerce, lequel ne vise que le commerce *maritime*.

Remarquons, d'ailleurs, que l'inapplicabilité de l'art. 216 § 2 à la navigation intérieure ne peut nuire qu'au propriétaire-armateur et à l'armateur non-propriétaire ; elle laisse, au contraire, indifférent le propriétaire non-armateur. En effet, ainsi que cela a été dit plus haut (n° 18), la responsabilité de ce dernier existe, non parce qu'elle dérive des principes généraux, mais parce que, contrairement à ces principes, le droit maritime l'édicte formellement. La navigation intérieure n'étant régie, sauf exception, que par le droit commun, le propriétaire non-armateur d'un bateau n'est pas tenu à l'égard des actes et des faits d'un capitaine qui n'est ni son mandataire, ni son commis. Il en résulte que l'absence, en droit fluvial, de la faculté d'abandon ne peut lui porter aucun préjudice (11).

(11) Il en est autrement dans la nouvelle législation belge, où la navigation intérieure est soumise, ainsi que cela sera dit au n° suivant, aux mêmes règles que la navigation intérieure ; le

148. A l'étranger, les bâtiments de l'intérieur ne sont, en général, plus admis qu'en France à la jouissance du bénéfice de la limitation. Il en est, pour tant, autrement dans certains pays.

En *Hollande*, l'article 98 du Code de commerce assimile, en principe, la navigation fluviale à la navigation maritime, et ce n'est que par exception que les règles de cette dernière ne la régissent pas. D'après cet article, « les droits et obligations touchant à la navigation réglés par le livre II du Code de commerce (consacré au commerce maritime), « sont également applicables à la navigation des « rivières, fleuves et canaux... » Il en résulte que, dans ce pays, les propriétaires de bateaux peuvent limiter leur responsabilité à l'égard des contrats et des faits illicites du capitaine par l'abandon du bâtiment et de son fret.

Il en est de même aux *Etats-Unis d'Amérique* aux termes de l'article 4289 des statuts révisés, modifié par la loi du 19 juin 1886. Cet article est ainsi conçu : « Les dispositions des sept articles qui précèdent et « de l'article 18 d'une loi... qui a été approuvée le « 26 juin 1884 et qui est relative aux limitations de la « responsabilité des propriétaires de navires, seront « applicables à tous les navires de haute mer et

propriétaire d'un bateau y est responsable du fait du capitaine même s'il n'a pas, en même temps, la qualité d'armateur. Voy. GAND, 1^{er} juillet 1911, *R. I. D. M.*, XXVIII, 414.

« aussi à tous les navires naviguant sur les lacs, les « rivières et toutes eaux intérieures, y compris les « bateaux de canal, les barges et les allèges » (1).

En *Allemagne*, jusqu'à la fin du siècle dernier, la navigation fluviale était, comme en France, soumise au régime de l'industrie des transports terrestres. Dans un pays doué d'aussi grands cours d'eau que l'*Allemagne*, et où la navigation intérieure est si développée, une telle législation ne devait pas tarder à faire sentir son insuffisance. Aussi, une loi du 15 juin 1895, intitulée « loi relative aux rapports juridiques privés en matière de navigation intérieure » (2), est-elle venue rapprocher la navigation exercée sur les eaux intérieures de la navigation effectuée sur mer. L'article 3 de cette loi, comme l'article 451 du Code de commerce (*suprà*,

148 (1) Avant la loi du 19 juin 1886, l'art. 4289 disait formellement que les dispositions relatives à la limitation de la responsabilité des armateurs « ne s'appliqueront à aucun propriétaire de bateaux de canal, de barges, d'allèges, ou à aucun navire de quelque espèce que ce soit qui est affecté à la navigation fluviale ou intérieure. » — Textes dans CATTIER, *Bull. n° 3 du Com. Mar. Int.*, p. 20.

(2) *Gesetz betreffend die privatrechtlichen Verhaeltnisse der Binnenschiffahrt.* — Voy. cette loi, traduite et annotée par M. LYON-CAEN, dans l'*Annuaire de législation étrangère*, 1895. — A la suite de la promulgation du Code de commerce allemand de 1897, la loi de 1895 fut remaniée sur certains points par une loi du 20 mai 1898, pour être mise en harmonie avec la législation maritime nouvelle. Voy. la traduction de cette loi, par M. LYON-CAEN, dans l'*Annuaire de législation étrangère*, 1918, p. 170. — Sur la législation allemande en notre matière, consultez également René FLAMENT, thèse, Paris, 1908, p. 237 et s.

n° 50), commence par dire que « le propriétaire d'un bâtiment est responsable à raison du dommage qu'une personne de l'équipage a, dans l'exercice de ses fonctions, causé par sa faute à un tiers ». Puis, dans l'article suivant, cette loi énumère les cas où « le propriétaire du bâtiment n'est pas tenu personnellement, mais seulement sur le bâtiment et sur le fret », et ces hypothèses où la fortune flottante du propriétaire du bateau est ainsi constituée en patrimoine d'exécution, se trouvent être les mêmes que celles où le propriétaire d'un navire n'est tenu, à la teneur de l'article 452 du C. com., que d'une responsabilité réelle.

Le principe de la limitation de la responsabilité des propriétaires de bâtiments de l'intérieur est également admise en *Belgique* où, depuis la loi du 10 février 1908, le livre II du Code de commerce réglemente à la fois la navigation maritime et la navigation fluviale (3).

(3) SMEESTERS, I, n° 1. — En *Angleterre*, d'après l'art. 742 du M. S. A. de 1894, on entend par navire « tout bâtiment employé dans une navigation qui ne se fait pas à la rame. » Bien que cette définition du navire soit de nature à comprendre également les bateaux, on admet généralement que cette grande loi, et notamment son article 503 sur la limitation de la responsabilité des armateurs, ne s'applique, en principe, qu'à la navigation maritime. — Voy. DESJARDINS, I, n° 34. — Cpr. Chambre des Lords, 22 juin 1894, *R. I. D. M.*, X, 461.

§ 2. — Bâtiments de plaisance

149. La question de savoir si l'on peut abandonner les yachts doit être examinée de la même manière que celle de savoir si l'on peut le faire pour les bâtiments de l'intérieur (n° 147), c'est-à-dire que, pour la résoudre, on doit commencer par se demander si les navires de plaisance sont, en général, régis par les dispositions du livre II du Code de commerce ou par le droit commun.

Sur ce point, la doctrine est partagée (1), et la jurisprudence est des plus incertaines. Ainsi, un arrêt de la Cour de Bordeaux du 19 janvier 1894 (D. 1896, 2, 257, note Levillain) décide que la règle « en fait de meubles possession vaut titre » de l'article 2279 C. civ. est applicable aux navires de plaisance, et le Tribunal civil du Havre a jugé que l'article 262 § 1^{er} C. com. ne saurait être invoqué par le marin tombé malade au service d'un tel navire (2). Mais, d'autre part, nombreuses sont les

149 (1) Pour la négative. De VALROGER, I, n° 9; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 91 bis; LYON-CAEN, *Rev. Crit.*, 1903, p. 527; 1905, p. 528; 1909, p. 579. — Pour l'affirmative: DANJON, I, n° 20; RIPERT, I, n° 150; F. C. AUTRAN, *De la vente des navires de plaisance dépendant d'une succession échue à des mineurs*, R. I. D. M., XV (1899-1900), p. 692; Emile LEBORGNE, *Situation juridique de la navigation de plaisance*, thèse, Rennes, 1911, p. 11, C. LEVILLAIN, note sous Bordeaux, 19 janvier 1894, D. 1896, 2, 257.

(2) Le Havre, 28 juillet 1910, R. I. D. M., XXVI, 327.

décisions qui rendent applicables aux yachts différentes dispositions du droit maritime. C'est ainsi qu'un jugement du Tribunal civil de Nice, confirmé par la Cour d'Aix (3), leur applique l'article 215 C. com., aux termes duquel le bâtiment prêt à faire voile est, sauf exception, insaisissable ; qu'une sentence arbitrale de Marseille (4) accorde aux créanciers du propriétaire d'un yacht le droit de suite de l'article 190 C. com. ; qu'un arrêt de la Cour de Paris (5) décide que les commissaires-priseurs ne sauraient, en matière de bâtiments de plaisance, invoquer leur privilège et que les avoués ont qualité pour y procéder ; qu'un jugement du Tribunal civil du Havre (6) soumet l'engagement et les loyers de l'équipage des yachts au titre V du livre II du Code de commerce ; qu'enfin un arrêt de la Chambre civile du 19 février 1913 (*R. I. D. M.*, XXVIII, 675 et *J. M.* 1913, 2, 97) décide, contrairement au jugement précité du Tribunal civil du Havre de 1910, que le mécanicien d'un navire de plaisance qui est tombé malade au cours d'une croisière peut invoquer l'article 262 § 1^{er} C. com.

Pour nous, le livre II du Code de commerce ne

(3) Tr. civil de Nice, 25 juin 1883 et Cour d'Aix, 28 novembre 1883, *J. M.* 1884, 1, 255.

(4) Marseille, Sentence arbitrale, 2 décembre 1901, *R. I. D. M.*, XVIII, 361.

(5) Paris, 17 mars 1904, *D.* 1905, 2, 7.

(6) Le Havre, 29 mai 1913, *R. I. D. M.*, XXIX, 61.

concerne pas la navigation de plaisance. Un tel code ne peut viser que les navires se livrant à des opérations de commerce, et l'intitulé du livre II « Du commerce maritime » est, à cet égard, significatif.

Il s'ensuit qu'à notre sens, l'art. 216 § 2 est sans application aux yachts, dont les propriétaires doivent être tenus indéfiniment à raison des actes et des faits de leur capitaine (7). C'est ce qu'a décidé, le 25 juillet 1908, un arrêt de la Cour d'appel d'Aix, confirmant un jugement du Tribunal civil de Toulon du 18 décembre 1906 (8).

En faveur de cette solution, on pourrait, à l'argument tiré de l'inapplicabilité du livre II du Code de commerce aux plaisanciers, ajouter cette considération que l'abandon doit comprendre un fret, c'est-à-dire un élément que le propriétaire d'un yacht ne peut pas abandonner, puisqu'un voyage de pur agré-

(7) En ce sens, LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 201 *in fine*; Jean LARDEUR, thèse, p. 54.

(8) Aix, 25 juillet 1908, *R. I. D. M.*, XXIV, 37, note en sens contraire de M. B. ABRAM; D. 1909, 2, 137, note en sens contraire de M. Georges RIPERT. Le jugement de Toulon est rapporté dans la *R. I. D. M.*, avec l'arrêt. — Il s'agissait, dans l'espèce, d'une réclamation d'assistance formulée par les armateurs du navire anglais *Colonas* contre le propriétaire de l'embarcation-automobile *Malgré-Tout*, laquelle, engagée, sous le commandement d'une personne autre que son propriétaire, dans la course Toulon-Alger, fut rencontrée par le *Colonas* avec son moteur désarmé, et remorquée, par lui, jusqu'à Port-Mahon. Le propriétaire du *Malgré-Tout* voulut faire abandon de son embarcation-automobile, laquelle, d'ailleurs, s'était perdue par la suite. Mais le Tribunal et la Cour furent d'accord pour écarter cet abandon.

ment ne peut pas faire naître des bénéfices. Mais nous avouons que ce dernier argument n'est pas probant, car la loi n'exige l'abandon du fret que quand il en existe un, et nous verrons plus loin (n° 197) qu'on peut très bien abandonner un navire ayant voyagé sur lest, ou dont la cargaison aurait péri par cas fortuit, c'est-à-dire un navire qui n'a pas gagné de fret (9). Au surplus, il n'est pas toujours exact de dire qu'un plaisancier ne peut pas produire des bénéfices. Son propriétaire peut, en effet, être créancier d'une indemnité d'assistance ou de sauvetage, — indemnités qui sont comprises dans l'abandon (*infra*, n° 224), — et même exceptionnellement, d'un véritable fret : les premiers rails du Transsibérien n'ont-ils pas été transportés par un yacht (10) ? — Contentons-nous donc de l'argument (il ne laisse pas d'être solide) tiré de ce que la disposition qui consacre la faculté d'abandon se trouve dans le livre II du Code de commerce, lequel est étranger à la navigation de plaisance. Une telle disposition ne peut pas profiter aux propriétaires de navires de plaisance.

Mais si telle est notre solution, nous devons dire

(9) A supposer, bien-entendu, dans le second cas, que le fret n'a pas été stipulé payable à tout événement.

(10) Voy. A. CYPRIEN FABRE, *Les propriétaires des yachts de plaisance peuvent-ils se libérer par l'abandon ? R. I. D. M.*, XXIV (1908-1909), p. 708.

que nous ne l'admettons qu'à contre-cœur et parce que l'état actuel des textes nous semble l'ordonner. Au point de vue législatif, nous préférons voir triompher la solution opposée, consistant à faire bénéficier les propriétaires des yachts du principe de la limitation. C'est qu'en effet, les motifs qui ont fait adopter ce principe dans la navigation commerciale ne sont pas étrangers à la navigation de plaisance. Ici comme là, les risques encourus sont énormes, pouvant entraîner une responsabilité écrasante, et, d'autre part, en ce qui concerne l'intérêt public, le développement de la marine de plaisance importe au plus haut degré à celui de la marine, tant de commerce que de guerre, car, ainsi que le fait remarquer M. Danjon, « tout se tient en matière maritime », et « dans le pays où l'on fait de la navigation par goût, on aura forcément les deux flottes nécessaires, l'une, pour soutenir l'honneur de la nation en temps de guerre, l'autre, pour remporter les victoires économiques en temps de paix » (11).

Il est vrai que les *yachtsmen* ont, d'ores et déjà, un moyen d'échapper à la règle de la responsabilité indéfinie : c'est d'armer leurs navires comme des navires de commerce, sauf, naturellement, à se voir attribuer la qualité de commerçants avec ses différentes conséquences ; mais « la loi ne serait-elle pas

(11) Voy. le *Journal de la Marine Le Yacht* du 27 novembre 1900, cité par M. Emile LEBORGNE, thèse, p. 71, en note.

radicalement mauvaise qui obligerait de bons citoyens à rechercher de pareils expédients ? » (12)

Aussi, la majorité de la doctrine, frappée de ces inconvénients, étend-elle, dès maintenant, le champ d'application de l'art. 216 § 2 aux propriétaires des plaisanciers, sans attendre le vote d'une loi dans le sens de cette extension (13). Elle prétend que la solution désirée peut être obtenue même en l'absence d'une telle loi. En effet, pour elle, l'argument tiré de cette idée qu'on ne peut pas appliquer à des navires étrangers au négoce des dispositions contenues dans un code de commerce, est sans valeur ; car, dit-elle, le livre II de ce Code réglemeute tout le droit maritime privé, et non seulement le droit maritime commercial, et si le Code ne fait aucune mention de la navigation de plaisance, c'est, d'abord, parce que le législateur statue très souvent *de eo quod plerumque fit* (et il n'est pas besoin de démontrer que la très grande majorité des expéditions maritimes ont un but de lucre et non d'agrément), et puis et surtout, parce qu'il ne pouvait pas viser une navigation qui, lors de la confection du Code, n'existait pas encore (14).

(12) A. Cyprien FABRE, *loc. cit.*, p. 706.

(13) DANJON, II, n° 580 ; RIPERT, I, n° 1156 ; A. Cyprien FABRE, *loc. cit.*, p. 704 et s. ; Emile LEBORGNE, thèse, p. 248 et s. ; André AUZOUX, thèse, p. 98 et s. ; B. ABRAM, note sous Aix, 25 juillet 1908, *R. I. D. M.*, XXIV (1908-1909), p. 39 ; Georges RIPERT, note sous le même arrêt, D. 1909, 2, 137.

Quoi qu'il en soit, l'élaboration d'une loi assimilant, en principe, la navigation de plaisance à la navigation de commerce, et notamment au point de vue de l'application de l'art. 216 § 2, serait d'une utilité incontestable, même si la thèse que nous venons d'exposer en dernier lieu était exacte ; ce qui va sans dire, va mieux en le disant. — Cette extension a été souvent réclamée. La Société Nautique de Marseille a demandé l'adjonction, à l'art. 190 C. com., du paragraphe suivant : « Les règles posées
« au présent livre sont applicables aux navires de
« mer de plaisance, sauf dérogation résultant des lois
« et règlements spéciaux sur la matière. Les proprié-
« taires des yachts sont justiciables des tribunaux de
« droit commun, à l'exclusion des tribunaux de
« commerce et des prud'hommes. »

150. En *Belgique*, sous l'empire de la loi du 21 août 1879 qui a remplacé le livre II du Code de commerce français, la question se posait dans les mêmes termes qu'en France. Elle était résolue, en général, dans le sens de la non-extension aux yachts du droit commercial maritime (1). Cette solution a été consacrée par la loi du 10 février 1908, qui exclut formellement (art. 1 et 260) de la législation

(14) Le yachting n'a commencé à se développer en France qu'à partir de la seconde moitié du siècle dernier. Voy. Emile LEBORGNE, thèse, p. 7.

150 (1) JACOBS, I, n° 1.

maritime les navires qui ne se livrent pas à une « opération *lucrative* de navigation. » (2) « Il est impossible, disait M. Renkin, ministre de la Justice, lors de la confection de la loi de 1908, de légiférer dans le livre II du Code de commerce pour d'autres bâtiments que les bâtiments commerciaux. »

La solution contraire prévaut en *Grande-Bretagne*, en *Allemagne*, en *Italie* et au *Japon*.

Pour la *Grande-Bretagne*, il n'y a là rien d'étonnant, puisque, dans ce pays, le droit privé ne se dédouble pas en droit commercial et en droit civil, régissant, l'un les commerçants et les actes de commerce, l'autre les non-commerçants et les actes civils (3).

La loi *allemande*, tout en distinguant, en principe,

(2) HENNEBICQ, II, n° 555; SMEESTERS, I, n° 1. — Le texte de l'art. 260 de la loi de 1908 est rapporté *suprà*, n° 146, note 15. — M. SMEESTERS se demande à quel traitement il convient de soumettre les *bateaux-écoliers*. Ceux qui appartiennent à l'Etat ne peuvent pas, dit-il, être régis par le droit maritime commercial, puisqu'ils ne constituent pas une entreprise *lucrative* de navigation. Pour ceux, au contraire, qui sont la propriété des particuliers, il distingue: Si l'enseignement scientifique domine et que le navire ne transporte des marchandises qu'accessoirement, « à peu près, selon la comparaison de M. Louis FRANCK, à la façon dont, dans une école de tissage, on fait de la toile », alors il y a lieu d'appliquer le droit commun; c'est, au contraire, la législation maritime qui régira ce navire, s'il a pour but principal le transport de marchandises et que l'enseignement donné aux mousses n'est que l'accessoire de l'entreprise commerciale. C'est ce qu'ont décidé les tribunaux belges dans l'affaire du *Comte de Smet de Naeyer*, citée par M. SMEESTERS.

(3) Voy. THALLER, n° 5.

le yachting de la navigation commerciale, lui applique, cependant, expressément les plus importantes des dispositions du droit privé maritime, et notamment celles qui ont trait à la limitation de la responsabilité des armateurs.

En *Italie*, l'art. 464 du règlement du 20 novembre 1879 rend applicable, sauf exception, à la navigation de plaisance le Code de la Marine Marchande. Mais le droit maritime de ce pays n'est pas contenu que dans ce Code. Des dispositions d'une grande importance et, en particulier, celles relatives à l'abandon, sont insérées dans le livre II du Code de commerce. Ces dispositions s'appliquent-elles aux navires de plaisance? La question est généralement résolue par l'affirmative (4). L'objection que des textes contenus dans un Code de commerce ne doivent régir que des bâtiments de commerce, n'a pas, en Italie, la même force qu'en France, puisque, dans ce pays, la loi elle-même étend aux yachts les règles du Code de la Marine *Marchande*.

Enfin, l'art. 35 de la loi *japonaise* du 7 mars 1899 stipule que « les dispositions du Code de commerce, livre IV, sont applicables aux navires employés à la navigation, *encore qu'ils ne soient pas affectés à une entreprise commerciale.* »

Le Congrès de droit commercial tenu à Bruxelles

(4) Voy. Emile LEBORGNE, thèse, p. 66.

en 1888 se prononça en faveur de l'assimilation de la navigation commerciale et de la navigation d'agrément. L'art. 2 de son avant-projet était ainsi conçu :
« Les navires de plaisance qui, sauf le but de lucre,
« réunissent les conditions indiquées à l'article pré-
« cédent (c'est-à-dire, qui ont au moins 20 tonneaux,
« voy. *suprà*, n° 146, note 15), sont régis par les
« mêmes règles que les navires de mer (c'est-à-dire,
« au sens de l'art. 1^{er}, les bâtiments se livrant en
« mer à des opérations lucratives de navigation),
« sauf les exceptions déterminées par une loi spéciale à ces navires. »

SECTION II

Personnes auxquelles l'abandon peut être fait

151. L'armateur peut user de la faculté d'abandon à l'égard de tous les créanciers dont les droits sont nés à l'occasion de l'expédition maritime. Il importe peu qu'ils soient commerçants ou non (1).

On a, il est vrai, hésité parfois, à cause du caractère commercial de l'art. 216, à permettre à l'armateur de se prévaloir, à l'encontre des *non-commerçants*, du mode de libération consacré par cet article. Mais le doute n'est pas permis devant les termes si généraux du texte de la loi : « Il peut *dans tous les*

151 (1) Cass. belge, 24 novembre 1881, S. 1882, 4, 18.

cas... », termes qui ne comportent aucune distinction basée sur la profession des créanciers (2). D'ailleurs, les motifs de la loi s'opposent à un tel départ, car la règle de l'art. 216 § 2 est destinée à protéger les armements, lesquels ont besoin de cette protection aussi bien à l'encontre des chargeurs ordinaires, qu'à l'encontre des non-commerçants, leur responsabilité pouvant être également lourde à l'égard des uns, qu'à l'égard des autres. Aussi, voyons-nous un arrêt de la Cour de Paris décider qu'en cas de sinistre survenu par la faute du capitaine, l'abandon s'applique à la perte des bagages des passagers même non-commerçants (3).

152. Pas plus que la qualité des créanciers, la nature du préjudice qui leur est causé n'influe en rien sur le droit de l'armateur de limiter sa responsabilité civile. Ce dernier peut invoquer l'abandon aussi bien quand il s'agit de dommages causés aux

(2) LAURIN sur CRESP, I, p. 625; DE VALROGER, I, n° 260; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 208 et 832 *in fine*; DANJON, II, n° 584; SMEESTERS, I, n° 104.

(3) Paris, 24 mai 1862, S. 1862, 2, 243; D. 1862, 2, 175. — On peut, d'ailleurs, relativement au contrat de passage, soutenir, en se prévalant de la généralité des termes de l'art. 633 § 5 C. com., qui répute actes de commerce tous contrats concernant le commerce de mer, qu'il constitue un acte de commerce même à l'égard du passager non-commerçant, ainsi qu'il l'est assurément à l'égard de l'armateur et du passager qui voyage pour les besoins de son commerce. En ce sens, LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 832. — Au surplus, au point de vue de l'abandon, la règle doit être la même, pour les motifs donnés au texte, quel que soit le caractère que l'on attribue au contrat de transport des passagers.

choses, que de dommages causés à des *personnes*, *blessées ou tuées* par la faute du capitaine (1); sauf bien entendu, qu'en cas de mort, l'abandon sera fait aux héritiers de la personne tuée (2).

On sait, au contraire, que la législation anglaise, tout en maintenant le principe de la limitation même en matière de lésions corporelles et de mort d'homme, établit, cependant, dans ce cas, une responsabilité plus lourde qu'en matière de dommages matériels (n° 68), et qu'une solution analogue a été préconisée par le Comité Maritime International dans la conférence qu'il a tenue, en 1911, à Paris (n° 109).

152 bis. L'abandon est également possible à l'égard des créances *privilégiées* ou *insaisissables*, comme à l'égard des créances ordinaires, sauf qu'une fois l'abandon réalisé, les créanciers privilégiés auront un rang de priorité sur les autres (n° 247), et que même leur gage sera plus étendu, grâce à la subrogation, opérée à leur profit par la loi du 19 février 1889, de l'indemnité d'assurance au navire endommagé ou perdu (*infra*, n° 215).

152 (1) LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 219; DANJON, II, n° 584; RIPERT, I, n° 1167.

(2) La Rochelle, 11 août 1875 et Poitiers, 23 février 1876, S. 1876, 2, 214; Le Havre, 23 janvier 1894, *R. I. D. M.*, X, 66; Trib. civil de la Seine, 28 juin 1899, *ibid.*, XV, 67; Trib. civil de Marseille, 29 mars 1906 et Aix, 28 janvier 1907, *ibid.*, XX, 48 et 788; Cass. Turin, 17 avril 1903, *ibid.*, XIX, 478.

153. L'abandon est encore opposable aux *personnes morales*, comme il l'est aux individus. Peu importe que la personne morale soit l'Etat (1). Cette faculté, pour l'armateur, de limiter sa responsabilité à l'égard de l'Etat, qui découlait déjà de la généralité des termes de l'art. 216, a été pleinement mise en lumière par l'alinéa 4 que la loi du 1 août 1835 a ajouté à cet article (*infra*, n° 169).

153 bis. L'armateur qui invoque l'art. 216 § 2 n'est pas forcé de faire abandon à tous ses créanciers maritimes. Il peut, s'il le juge à propos, désintéresser certains d'entre eux avec des biens faisant partie de sa fortune de terre, et n'abandonner sa fortune de mer qu'aux autres (1).

153 (1) Cass. belge, 24 novembre 1881, S. 1882, 4, 18. — Voy. pourtant ce qui est dit *infra*, n° 185.

153 bis. (1) LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 220 ; HENNEBICQ, II, n° 498.

CHAPITRE III

OBLIGATIONS AUTORISANT L'ABANDON

154. La responsabilité du propriétaire du navire n'est pas limitée par rapport à toutes les dettes dont il est tenu relativement au navire et à l'expédition. Un départ doit être fait entre elles, qui est souvent assez délicat. On peut, — sauf à les reprendre dans leurs détails, — poser, à cet égard, deux règles :
1° L'abandon est admis quand il s'agit d'actes accomplis par les préposés maritimes de l'armateur, « en arrière de lui et, en quelque sorte, à son insu » (1) ;
2° Sa responsabilité est, au contraire, illimitée à l'égard des actes qui ont, pour lui, un caractère personnel.

SECTION PREMIÈRE

Obligations dérivant des actes et des faits des préposés maritimes

155. Le capitaine oblige l'armateur aussi bien par ses contrats que par ses faits illicites relatifs à ses

154 (1) DANJON, II, n° 585.

fonctions ; les autres préposés maritimes ne l'obligent que par les délits et quasi-délits qu'ils commettent dans l'exercice de leur emploi (*suprà*, n^{os} 9 et s.). A l'égard de ces deux sortes d'engagements, contractuels et extra-contractuels, la loi permet à l'armateur de limiter sa responsabilité par l'abandon du navire et du fret, pour des motifs qui ont été longuement examinés plus haut (n^{os} 27 et s.).

§ 1^{er}. — *Engagements contractuels du capitaine*

156. Aux termes de l'art. 216 C. com., modifié par la loi du 14 juin 1841, le propriétaire de navire, tenu des engagements contractés par le capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition, peut s'affranchir de cette obligation par l'abandon du navire et du fret. Cette faculté pour lui de limiter sa responsabilité en matière contractuelle n'a été formellement stipulée, en droit français, que par la loi de 1841. Auparavant, les textes qui régissaient cette matière étaient des plus obscurs, ce qui avait donné lieu à de vives discussions, qui n'ont heureusement, désormais, qu'un intérêt historique.

157. On se rappelle que si le principe de la limitation, né dans le bassin de la Méditerranée, a été de bonne heure adopté par les pays que baigne l'Océan, il ne l'a pourtant été qu'avec certaines modifications ; notamment, la limitation qui s'appli-

quait, sur les côtes de la Méditerranée, aussi bien aux contrats qu'aux délits et quasi-délits du capitaine, n'était admise, dans le versant de l'Océan, que pour ses faits illicites (n° 42).

Cette différence, entre les deux régions, sur la portée d'application du principe de la limitation, continua d'exister sous l'empire de l'Ordonnance de 1681. L'article 2, liv. II, tit. VIII de cette ordonnance était ainsi conçu : « Les propriétaires de navires seront responsables des *faits* du maître; mais ils en demeureront déchargés en abandonnant leur bâtiment et le fret. » Que signifiait l'expression « *faits du maître* » ? Comprendait-elle à la fois les délits et les contrats du capitaine, ou bien, au contraire, devait-elle être interprétée dans un sens restrictif, ce qui exclurait la faculté d'abandon en matière d'engagements contractuels ? Malheureusement, la source qui pourrait nous renseigner à ce sujet, les travaux préparatoires de l'Ordonnance, n'a pas été retrouvée, et le fait que ses rédacteurs n'ont élaboré ce grand monument législatif qu'après enquête dans les différents ports du royaume, ne peut pas nous servir à la solution de la difficulté, puisqu'il s'agit précisément de savoir s'ils ont voulu consacrer la règle suivie dans la Méditerranée, ou bien celle qui prévalait sur les rives de l'Océan.

La question divisa les jurisconsultes et les Parlements. Les uns, dont la doctrine était défendue par

Valin, suivi par Pothier, enseignaient que le texte en question ne concernait que les faits illicites du capitaine : «... Il est pourtant des cas, écrivait Valin, où
« il (le propriétaire du navire) ne se libère pas en
« déclarant faire cet abandon. Et d'abord cela est
« évident s'il s'agit de dettes *contractées* par le capi-
« taine pour causes ayant réellement tourné au pro-
« fit du navire ; alors, que le navire arrive à bon port
« ou non, l'armateur ne peut se dispenser de payer...
« La raison est que ces dettes sont propres et per-
« sonnelles à l'armateur, tout comme s'il les eût
« contractées lui-même » (1). « Cette disposition
« (l'art. 2, liv. II, tit. VIII de l'Ordonnance) disait, de
« son côté, Pothier, n'a d'application qu'aux obliga-
« tions du maître pour lesquelles il n'aurait pas de
« recours contre les propriétaires du navire, pour en
« être par eux indemnisé » (2), c'est-à-dire qu'elle ne
s'applique qu'à ses délits et quasi-délits. — Au con-
traire, Emérigon et, avec lui, le Parlement de Pro-
vence, voyaient dans le texte de l'Ordonnance la
confirmation de l'usage suivi dans la Méditerranée.
« Les armateurs, en abandonnant le bâtiment et le
« fret, écrivait Emérigon, sont déchargés des obliga-
« tions *contractées* par le capitaine, parce que son

157 (1) VALIN sur l'Ordonnance, liv. II, tit. VIII, art. 2.

(2) POTHIER, *Traité des contrats des louages maritimes*, n° 34.

« mandat était circonscrit au fait de la navigation, « sans s'étendre au-delà (3). »

158. La controverse que suscita le texte de l'Ordonnance ne prit pas fin avec la promulgation du Code de commerce. « Tout propriétaire de navire, disait l'art. 216 primitif de ce Code, est civilement responsable des *faits* du capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. La responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret. » Comme on le voit, cette expression si obscure : « *faits du capitaine* », source de tant de discussions sous l'empire de l'Ordonnance, était reproduite par le Code. Il y a lieu pourtant de remarquer que celui-ci contenait un mot qui ne se trouvait pas dans le texte de l'Ordonnance, et qui était de nature à fournir la clef de la difficulté. Il s'agit du mot « *civilement* ». Sous le régime de l'Ordonnance on pouvait soutenir — et c'était, avons-nous vu, le système d'Emérigon — que, la loi ne faisant pas de distinction, le mot « *faits* » s'appliquait aussi bien en matière conventionnelle, qu'en matière délictuelle ou quasi-délictuelle. L'ancien art. 216 du Code ne parlait, au contraire, que de la responsabilité *civile* de l'armateur et ne limitait qu'elle seule. Or, la responsabilité civile n'est engagée que par les faits illicites de la personne dont on répond, et non par ses contrats. — Malgré cette considéra-

(3) EMÉRIGON, *Traité des contrats à la grosse*, ch. IV, sect. II, § 3.

tion, les Tribunaux de commerce de Marseille et du Havre et la Cour d'Aix décidaient que « l'abandon libère, non seulement pour les faits illicites du capitaine, mais aussi pour les engagements légitimes contractés par lui, en cours de voyage, pour les besoins du navire » (1). La Cour de Rouen, au contraire, se rallia au système inverse ; elle déclara que l'art. 216 était inapplicable en matière contractuelle (2), et cette solution prévalut dans une série d'arrêts de la Cour de cassation (3).

159. La jurisprudence de la Cour Suprême souleva des plaintes de tous côtés. Les Chambres de commerce de Marseille, de Nantes, de Saint-Brieuc, de Saint-Malo et du Havre émirent le vœu « que l'article 216 fût interprété par le pouvoir législatif et dans le sens de la libération la plus étendue des armateurs par l'abandon du navire et du fret. » On lisait dans la pétition de la Chambre de commerce de Marseille au Ministre du commerce : « Quand « un armateur met en mer un navire, il sait qu'il le

158 (1) Marseille, 30 juin 1828, J. M. 1828, 1, 193 ; 4 janvier 1830, J. M. 1830, 1, 1 ; 12 mai 1830, J. M. 1831, 1, 96 ; 20 septembre 1830, J. M. 1830, 1, 276 ; 22 septembre 1831, J. M. 1832-33, 1, 8 ; Le Havre, 30 décembre 1830, J. M. 1830, 1, 105 ; Aix, 8 février 1831, J. M. 1831, 1, 168.

(2) Rouen, 29 décembre 1831, J. M. 1831, 2, 65.

(3) Cass. Civ. 17 juillet 1827, J. M. 1827, 2, 147 ; Req. 14 mai 1833, J. M. 1832-33, 2, 97 ; Civ. 1^{er} juillet 1834, J. M. 1834, 2, 142. — C'est également l'interprétation que donnait FRÉMERY (p. 181) à l'art. 216.

« livre à l'inconstance des éléments, et, dans le cas
« d'une perte, il n'éprouve rien qui ne soit entré
« dans ses calculs. Pourrait-il en être de même si,
« outre l'objet déterminé qu'il met en risque, il de-
« vait engager sa responsabilité par suite des obliga-
« tions que peut contracter le capitaine ? Il est clair
« que, dans cette supposition, la prudence la plus
« consommée serait prise sans cesse au dépourvu, et
« que, dans l'incertitude d'un résultat placé hors du
« cercle des prévisions humaines, il ne se rencontre-
« rait peut-être aucun homme assez téméraire pour
« se livrer à un commerce si fort aventureux. La
« crainte de semblables résultats serait la mort des
« entreprises maritimes. » (1)

Ces doléances furent écoutées. En 1839, appuyé par la grande majorité des Cours royales et par la Commission de la Cour de cassation, le gouvernement elabora un projet de loi interprétative de l'art. 216. Ce projet supprimait de l'alinéa 1^{er} de cet article le mot « *civilement* », qui faisait supposer une responsabilité encourue seulement à propos des faits illicites du capitaine, et y ajoutait le mot « *engagements* » ; de plus, il était stipulé, dans l'alinéa 2, que la faculté d'abandon existait « *dans tous les cas* ». L'art. 216 avait, en conséquence, la rédaction suivante : « Tout propriétaire de navire est responsable

159 (1) Voy. cette pétition dans J. M. 1834, 2, 152 et s.

« des faits et engagements du capitaine pour ce qui
« est relatif au navire et à l'expédition. La responsa-
« bilité cesse, dans tous les cas, par l'abandon du
« navire et du fret. »

Le projet passa inaperçu à la Chambre des députés, mais, à la Chambre des pairs, il rencontra les objections de M. Persil. « L'armateur, disait ce dernier, ne peut être responsable des délits et quasi-délits du capitaine que *civilement*... Je demande qu'on rétablisse ce mot... L'article de la nouvelle loi s'exprime aussi d'une manière impropre en ce qui touche les engagements du capitaine. L'armateur alors n'est plus seulement responsable ; il est plus que responsable, il est *obligé*. Pour les faits, il n'est pas obligé directement, en première ligne ; il n'est que responsable, et encore civilement ; pour les engagements, il est plus que responsable, il est seul obligé : le capitaine s'efface ; il faut le dire... »

A la suite de ces observations, le gouvernement retira son projet. Il en déposa un autre en 1841 sur lequel on tomba d'accord, et qui devint la *loi du 14 juin 1841*. Cette loi laisse subsister le mot : « *civilement* », mais elle introduit les mots : « *tenu des engagements*. » L'art. 216 nouveau est ainsi conçu : « *Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine, et tenu des engagements contractés par ce dernier, pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. Il peut, dans tous les cas,*

s'affranchir des obligations ci-dessus par l'abandon du navire et du fret. »

159 bis. La rédaction nouvelle de l'article 216 ne laisse plus aucun doute : la faculté d'abandon est admise à l'égard des contrats du capitaine, aussi bien qu'à l'égard de ses faits fautifs. La loi de 1841 étend même expressément cette faculté à certains actes du capitaine qui ne peuvent être rangés ni dans la catégorie des faits illicites, ni dans celle des contrats. Tel est le cas où, en cours de voyage, le capitaine se trouve dans l'obligation de vendre, de réquisitionner ou de mettre en gage des marchandises de la cargaison (*suprà*, n° 32). D'après l'alinéa 3 que la loi de 1841 a ajouté à l'art. 298 C. com., l'armateur peut s'affranchir, par l'abandon, de l'obligation de restituer le prix de ces marchandises (1) (2).

160. Nous n'avons pas à apprécier ici la réforme de 1841. Nous avons déjà dit ce que nous pensons du principe de la limitation en matière contractuelle (nos 32 et s.). Nous avons également examiné les ar-

159 bis (1) Cour de Sénégal, 5 mai 1854 et Cass. Req. 31 décembre 1856, D. 1857, 1, 188.

(2) Au surplus, l'abandon est opposable aux engagements non seulement du capitaine, mais aussi de celui que le capitaine s'est substitué dans le commandement, ou du consul, quand ce dernier agit au lieu et place du capitaine. C'est ainsi que l'abandon a été admis vis-à-vis des chargeurs dont le consul, pour payer les dépenses de la relâche, avait vendu les marchandises dans un port de relâche forcée où le navire avait été condamné. Nantes, 30 novembre 1870, J. M. 1871, 2, 107. — DE VALROGER, I, n° 251.

guments par lesquels on a, dans les travaux préparatoires de la loi de 1841, combattu l'innovation que cette loi se proposait (n° 34). Faisons seulement, à propos de cette loi, les deux observations suivantes :

1° Bien que l'importance de l'extension qu'elle a donnée au domaine d'application de l'art. 216 paraisse, de prime abord, considérable, en réalité son effet pratique a été bien moins grand. C'est qu'en effet, cette extension de la faculté d'abandon en matière contractuelle a précédé de près le développement des agences maritimes, ainsi que celui des moyens de communication, c'est-à-dire, de la possibilité pour le capitaine de recevoir de plus en plus facilement les ordres de l'armateur, presque en quelque point du globe qu'il se trouve. Il en est résulté que les principaux contrats maritimes ne sont plus conclus par le capitaine. Ils le sont par les agents terrestres de l'armateur, et, quand ils sont passés par le capitaine lui-même, celui-ci, grâce au télégraphe, ne manque pas, pour les plus importants d'entre eux, de demander, soit sur sa propre initiative, soit sur la demande de la partie avec laquelle il traite, les instructions de son commettant (*suprà*, n° 35). Or, nous verrons plus loin que la limitation est écartée aussi bien à l'égard des engagements souscrits par les préposés terrestres de l'armement, qu'à l'égard de ceux que le capitaine contracte sur mandat exprès de ce dernier (n° 181 et 183). On voit

par là combien les résultats pratiques de la loi du 14 juin 1841 sont loin d'égaliser son importance théorique.

2° La suppression de la distinction entre les contrats et les faits illicites du capitaine, au point de vue de la portée d'application de l'art. 216, a un grand avantage dans les hypothèses où la nature, contractuelle ou délictuelle, de la responsabilité de l'armateur n'est pas bien déterminée. Cela se présente notamment à propos de ce contrat *sui generis* qu'est le contrat de passage. On sait qu'en cette matière, comme en matière de transport de voyageurs par terre, il y a controverse sur le point de savoir si, en cas de blessure ou de mort, l'obligation du transporteur est contractuelle ou extra-contractuelle (1). La question, au point de vue de l'application de la faculté d'abandon, est désormais sans intérêt pour les contrats de transport passés avec le capitaine, puisque, quelle que soit la solution donnée, l'armateur peut invoquer le bénéfice de l'art. 216 (2).

161. Depuis que la législation française a adopté une règle générale de limitation, elle est en harmonie avec la grande majorité des législations étrangères.

160 (1) Voy. LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 835.

(2) La question conserve, au contraire, tout son intérêt au point de vue du fardeau de la preuve. — A propos du contrat de passage, rappelons que l'idée de ne pas appliquer la faculté d'abandon à l'encontre des passagers non-commerçants doit être rejetée (*suprà*, n° 151).

On sait, en effet, que seules les législations de la Grande-Bretagne, du Brésil, de la Costa-Rica, du Mexique et du Pérou admettent le principe de la responsabilité illimitée en matière contractuelle (nos 47 et 65). On se rappelle également que les Bases de 1909 et les avant-projets A et B de 1910, élaborés par les conférences diplomatiques de Bruxelles, admettent bien la règle de la limitation à propos des contrats passés par le capitaine, mais seulement lorsqu'ils l'ont été dans certaines conditions (nos 94 et 99).

162. L'abandon étant admis à l'égard de toutes les dettes, sans distinction, contractées par le capitaine, l'armateur doit pouvoir se libérer, par ce moyen, de son obligation de payer les *loyers des gens de mer*. Il ne le peut pas, certes, quand il a formé lui-même l'équipage (*infra* n° 177), et nous verrons plus loin la solution qu'il convient de donner au cas où celui-ci a bien été formé par le capitaine, mais dans le lieu de la demeure de l'armateur ou de son fondé de pouvoir (n° 180). Mais lorsque les gens de mer ont été engagés par le capitaine hors le lieu de cette demeure, il n'y a aucune raison pour admettre une responsabilité illimitée (1).

Cette solution qui s'impose, à notre avis, dans

162 (1) En ce sens, de VALROGER, I, n° 258 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 209 ; DANJON, II, n° 586 *bis* ; RIPERT, I, n° 1161 ; René LAVIGNE, thèse, p. 82.

l'état actuel de la législation, est, pourtant, détestable au point de vue législatif. Il s'agit là d'une créance particulièrement digne d'intérêt, et des considérations d'humanité devaient rendre l'abandon inopposable aux gens de mer, sans la participation desquels on ne saurait concevoir d'expédition maritime. C'est ce qu'ont fait certains codes étrangers. La responsabilité de l'armateur à l'égard des loyers de l'équipage est illimitée en *Allemagne* (art. 487), aux *Etats-Unis d'Amérique* (art. 18 de la loi du 26 juin 1884), en *Finlande* (art. 17), en *Grèce* (art. 278 nouveau *in fine* du Code de commerce), en *Italie* (art. 491), au *Portugal* (art. 492), en *Roumanie* (art. 501), dans les *Pays scandinaves* (art. 222 *in fine*) (2). La même solution a été adoptée par l'avant-projet de *Venise* (art. 2) et par les avant-projets A (art. 12) et B (art. 9) de la conférence diplomatique de *Bruxelles* de 1910. En France, le projet de révision de 1867 (art. 225) exceptait également de la limitation les loyers et gages de l'équipage; mais l'on sait que ce projet n'a jamais pu aboutir. Force nous est donc d'admettre l'abandon même à l'égard de cette créance.

Cependant, un auteur a soutenu la thèse opposée en se fondant sur une idée de mandat spécial d'enga-

(2) Même solution en *Grande-Bretagne*, non en vertu d'une disposition spéciale, mais parce que, dans ce pays, la limitation est inapplicable en matière contractuelle (n° 65).

ger l'équipage nécessaire, mandat donné tacitement par l'armateur au capitaine, par cela même qu'il lui a donné l'ordre d'armer le navire (3). Dans cette opinion, l'abandon n'existerait que dans le cas où le capitaine aurait, en cours de voyage, accordé une augmentation de salaires, et dans celui où, sans nécessité, en dehors des instructions de l'armateur, il aurait fait des engagements.

On devine les motifs qui ont inspiré cette thèse. Ils sont excellents, mais malheureusement la solution à laquelle ils aboutissent est incompatible avec les textes actuels. L'armateur est tenu vis-à-vis des gens de l'équipage à raison d'un contrat passé par le capitaine et rentrant dans les fonctions normales de ce dernier ; en l'absence d'un texte qui le lui empêche, il doit bénéficier de la faculté d'abandon à l'égard de cette dette. Si l'argument de la doctrine que nous repoussons était exact, il s'appliquerait à tous les engagements contractuels du capitaine, et non seulement aux salaires des gens de mer, et alors dans quel but aurait statué le législateur de 1841 ? Comme le disent MM. Lyon-Caen et Renault, « si l'on admettait que le propriétaire du navire est tenu sur tous ses biens à raison des actes faits par le capitaine pour les besoins de l'armement, parce que le capitaine a reçu du propriétaire l'ordre d'armer et d'équiper

(3) FILLEAU, cité par de VALROGER, I, n° 258.

le bâtiment, on détruirait le principe même de l'art. 216 C. com. ».

163. La règle que nous avons admise à propos des salaires des gens de l'équipage, doit être également appliquée aux *droits de pilotage* occasionnés par l'entrée du navire dans un port ou par sa sortie du port. Cela ne fait l'ombre d'un doute quand il s'agit de pilotage facultatif. Il y a là une dette dérivant d'un acte que le capitaine a jugé utile au navire et à l'expédition, et, par conséquent, l'armateur a le droit de s'en affranchir par l'abandon.

Malgré un jugement contraire du Tribunal de commerce de Saint-Nazaire (1), nous croyons que cette solution doit être suivie même en cas de pilotage obligatoire (2). Il ne suffit pas de dire, pour écarter cette solution, que, dans cette hypothèse, le capitaine n'est pas libre de ne pas contracter cette dette, et qu'en conséquence, il s'agit là, en réalité, d'une obligation légale personnelle à l'armement. L'obligation est, peut-être, légale, mais nullement personnelle à l'armement, car elle dérive du fait de l'expédition effectuée par le navire, c'est-à-dire qu'elle est la conséquence d'un acte du capitaine. — Cette raison doit faire décider, bien qu'alors il n'y ait pas de

163 (1) Saint-Nazaire, 19 novembre 1891, *R. I. D. M.*, VII, 300.

(2) En ce sens, LYON-CAËN et RENAULT, V, n° 213 ; DANJON, II, n° 586 bis ; RIPERT, I, n° 1168.

contrat du capitaine proprement dit, que la faculté d'abandon est applicable même au cas où le capitaine a refusé l'aide du pilote, et où les droits de pilotage sont quand même dûs parce que le bâtiment a parcouru des eaux soumises au pilotage obligatoire.

164. Le droit pour l'armateur de se libérer par l'abandon doit lui être reconnu encore à propos de l'*indemnité de sauvetage ou d'assistance* occasionnée par son navire naufragé ou en danger de se perdre. Cela est naturel quand le capitaine s'est obligé envers le sauveteur ou l'assistant à lui payer une rémunération. Un tel engagement du capitaine répond à la condition qu'exige l'art. 216 des contrats autorisant l'abandon ; il s'agit, en effet, d'un engagement « relatif au navire et à l'expédition. » — Mais la limitation de l'art. 216 § 2 doit s'appliquer à l'obligation de payer la rémunération, même si le sauvetage et l'assistance ont été entrepris *proprio motu*. C'est que, même en l'absence de tout contrat conclu par le capitaine, la dette de l'armement n'en dérive pas moins du fait du capitaine et à propos de l'expédition maritime (1).

Le principe de la limitation en matière d'indemnité d'assistance et de sauvetage est formellement admis par les lois *belge* (art. 46 de la loi du 10 février 1908) et *grecque* (art. 278 nouveau du C. com.), ainsi

164 (1) Cpr. RIIERT, I, no 1169.

que par l'art. 1^{er} § 5 des avant-projets A et B de la conférence diplomatique de *Bruxelles* de 1910 ; sauf que tous ces textes excluent, en cette matière, la faculté, pour l'armateur, de substituer aux autres modes de libération le forfait de 200 francs ou de £ 8 par tonneau de jauge (*suprà*, n° 99 et s. et n° 115).

165. La faculté d'abandon doit enfin être admise à propos de l'obligation de l'armateur de contribuer aux *avaries communes*. Cette obligation dérive, en effet, d'un acte (le sacrifice volontaire) que le capitaine a accompli en vertu de ses pouvoirs généraux. Cet acte qui ne constitue pas un contrat, tout en étant un fait licite, rappelle ces autres actes du capitaine, telle que la mise en vente, par ce dernier, des marchandises de la cargaison, pour lesquels l'al. 3 que la loi du 14 juin 1841 a ajouté à l'art. 298, réserve expressément à l'armement le droit de se libérer par l'abandon (*suprà*, n° 159 *bis*).

Cette solution s'harmonise, d'ailleurs, avec celle qui a été admise dans le n° précédent. Il serait peu logique de permettre à l'armateur de limiter sa responsabilité à l'encontre de l'avarie particulière que constitue l'indemnité d'assistance, et de lui dénier ce droit lorsque, pour échapper à un péril commun au navire et à la cargaison, le capitaine s'est décidé à faire un sacrifice volontaire constituant une avarie commune (cfr. *suprà*, n° 99, note 3). — Cette obser-

vation a été faite à la conférence diplomatique de *Bruxelles* de 1910, qui a étendu la règle de la limitation à la « contribution aux avaries communes dues par le navire » (art. 1^{er} des deux avant-projets), sauf qu'ici encore le droit de se libérer par le payement de l'indemnité forfaitaire a été écarté (A, art. 6 ; B, art. 1^{er} *in fine*).

§ 2. — *Engagements extra-contractuels
des préposés maritimes*

166. La faculté d'abandon qui s'applique, nous venons de le voir, aux contrats du capitaine, s'applique également à ses fautes, commerciales ou nautiques ; c'est même, pratiquement, à propos de ses fautes qu'elle s'exerce le plus souvent, notamment en cas d'abordage.

D'ailleurs, les faits illicites du capitaine ne sont pas les seuls qui autorisent l'abandon. Il en est de même de ceux de la personne que le capitaine s'est substituée dans le commandement du navire, ainsi que de ceux des autres préposés maritimes, tels que les gens de l'équipage où le pilote, sans distinguer selon qu'ils ont été désignés par l'armateur lui-même ou qu'ils ont été choisis par le capitaine (1). Il est vrai

166. (1) LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 203 ; RIPERT, I, n° 1171.
— Voy. pourtant AUZOUX, thèse, p. 127, qui n'admet l'abandon que lorsque les gens de l'équipage ont été choisis par le capi-

que l'art. 216 ne parle expressément que du capitaine, mais il est inadmissible que la loi, qui n'a pas voulu que le capitaine pût obliger indéfiniment l'armateur par ses fautes, l'ait permis à un simple matelot.

Il serait bon, pourtant, qu'une disposition le disant formellement fût insérée dans l'art. 216. C'est ce qu'a fait la 2^e sous-commission de la Commission chargée, en 1915, de la révision du livre II du Code de commerce. L'art. 1^{er} de son projet vise, à l'imitation de l'art. 2 du projet de Venise et de l'art 1^{er} des avant-projets A et B de Bruxelles (*suprà*, n^{os} 89 et 99), les « faits et fautes du capitaine, de l'équipage, du pilote et de toute autre personne au service du navire » (2).

167. Nous verrons que l'armateur est tenu indéfiniment des obligations qu'il contracte lui-même (n^o 177). Mais lorsque l'exécution des contrats qu'il

taine. Dans le cas où ils l'ont été par le propriétaire lui-même, il n'autorise l'abandon que si l'on peut reprocher une faute au capitaine, par exemple de n'avoir pas bien surveillé le marin¹; de telle façon que, dans ce système, le propriétaire peut invoquer le bénéfice de l'art. 216, moins parce qu'il est obligé par la faute du marin, que parce qu'il l'est par celle du capitaine. — Nous croyons ce double ricochet de responsabilité inutile. L'armateur est directement tenu du fait des gens de l'équipage parce qu'ils sont ses préposés, et il peut, malgré le silence de la loi, s'affranchir de cette responsabilité par l'abandon pour la raison indiquée au texte.

(2) L'art. 46 de la loi *belge* du 10 février 1908 vise les « faits de l'équipage et des préposés qui en font l'office ».

« passe rentre dans les fonctions du capitaine, et que celui-ci, dans l'exercice de ces fonctions, se rend coupable d'une faute engageant la responsabilité de l'armateur, celui-ci peut s'en libérer par l'abandon. Ainsi, alors même que cesserait l'armateur qui aurait reçu à l'origine les marchandises à l'effet de les charger sur le navire, si ces marchandises ont, par la suite, péri en mer par la faute du capitaine, l'armateur peut limiter, par l'abandon, l'obligation qui en naît à sa charge (1).

Cette solution est, *mutatis mutandis*, formellement consacrée par les législations *allemande* et *scandinave*. « L'armateur, dit l'art. 452 du Code de commerce allemand, n'est pas tenu vis-à-vis des tiers sur ses biens personnels, mais seulement sur le navire et le fret : « 1^o) .. 2^o) lorsqu'elle (l'action) a, pour point de départ, « soit le non-accomplissement, soit l'accomplissement incomplet ou défectueux d'un contrat passé « par l'armateur, en tant que l'exécution de la convention a fait partie des obligations du service du capitaine et sans qu'il y ait lieu de distinguer si le non-accomplissement ou l'accomplissement incomplet ou défectueux est dû ou non à la faute d'une personne de l'équipage. » L'art. 7 des Codes scandinaves est rédigé en termes analogues (*suprà*, n^o 53). Même en Grande-Bretagne, où la limitation est écar-

167 (1) Alger, 10 juin 1865 et Cass. Civ., 22 mai 1867, S. 1867, 1, 357.

tée non seulement par rapport aux contrats de l'armateur, mais même par rapport à ceux du capitaine, elle est, pourtant, déclarée applicable à la responsabilité contractuelle occasionnée par la faute du capitaine (2). — Notons seulement qu'en fait, ce cas de limitation se rencontre rarement à cause de la pratique de la *negligence clause* que l'on trouve dans presque tous les contrats d'affrètement et qui exclut entièrement la responsabilité de l'armateur à raison des fautes du capitaine (*suprà*, n° 6).

168. La faculté d'abandon s'applique non seulement aux dettes maritimes elles-mêmes, mais encore aux accessoires de ces dettes. C'est ainsi qu'il a pu être jugé que le propriétaire peut faire abandon pour s'affranchir des obligations résultant à sa charge d'un contrat passé en dehors de lui par le capitaine avec un tiers, et aux termes duquel ce tiers s'est porté *caution* du capitaine aux fins de dégager le navire d'une saisie occasionnée par un fait imputable au capitaine (1). C'est ainsi également qu'il a été jugé

(2) Voy. la préface de M. Louis FRANCK au *Bull. n° 12 du Com-Mar. Int.*, p. VIII. — La conférence d'*Amsterdam* s'était expressément ralliée à cette solution. « La limitation de la responsabilité déterminée par les articles qui précèdent, disait l'art. 6 de « son avant-projet, s'applique aux contrats conclus même par le « propriétaire du navire, dès que leur exécution rentre dans les « fonctions légales du capitaine, sans qu'il y ait lieu de distinguer si la violation de ces contrats est due à une personne de « l'équipage ou non, le cas de faute personnelle du propriétaire « seul excepté. »

168 (1) Fécamp, 20 février 1868, confirmé par Rouen, 16 dé-

qu'il peut user de l'abandon à l'égard de son obligation de payer les *dépens de l'instance* rendue nécessaire pour établir la faute du capitaine, et, d'une façon générale, le caractère des dettes dont il a voulu se libérer par l'abandon (2).

169. Malgré la généralité des termes de l'art. 216, lequel permet l'abandon dans tous les cas où l'armateur est tenu du fait de son capitaine, on discutait, avant 1885, sur le point de savoir si l'exercice de ce droit était possible dans le cas d'*échouement* du navire à l'entrée d'un port ou dans un chenal d'accès. Ce navire échoué gêne la navigation pour laquelle il constitue une source de dangers ; aussi, l'Administration des Ponts et Chaussées, chargée de

cembre 1868, et pourvoi rejeté par Req., 10 août 1869, S. 1869, 1, 471 ; D. 1872, 1, 79. — Dans cette affaire, la caution, pour écarter l'abandon, prétendait qu'ayant géré utilement l'affaire de l'armateur, elle devait être censée avoir agi en vertu d'un mandat émané de ce dernier ; or, disait-elle, si l'armateur lui avait réellement donné le mandat de faire le nécessaire pour procurer l'heureuse issue de l'expédition, il n'aurait sûrement pu bénéficier de l'art. 216 § 2. Mais l'annotateur du Dalloz répond « qu'il y a « cette différence que le mandant s'oblige par son consentement, « tandis que le maître de l'affaire gérée est obligé sans son consentement et par le fait unilatéral du gérant ; or, précisément, « l'art. 216 est fondé tout entier sur cette différence, puisqu'il « maintient la responsabilité indéfinie pour les engagements contractés par lui personnellement, et la limite à l'égard de ceux « auxquels il est resté personnellement étranger. »

(2) Nantes, 26 décembre 1888, R. N. 1888, 1, 428 ; Anvers, 28 janvier 1893, R. I. D. M. VIII, 586. — LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 217 ; Danjon, II, n° 584 bis ; RIPERT, I, n° 1159, note 3. — *Contra*, Anvers, 27 juillet 1899, R. I. D. M., XV, 211.

l'entretien des ports, s'empresse-t-elle de sommer l'armateur d'avoir à enlever l'obstacle. Si celui-ci n'obtempère pas à cet ordre, l'Administration fait procéder elle-même à l'extraction de l'épave aux frais de l'armateur. Ce dernier peut-il alors se libérer par l'abandon de ces frais d'enlèvement, qui s'élèvent parfois à plusieurs centaines de milliers ? (1).

L'Administration lui a toujours dénié ce droit. « Armée de vieux édits poudreux, rouillés, qu'elle frotte, qu'elle aiguisse et qu'elle ne veut pas laisser dormir dans les musées » (2), elle prétendait que l'armateur ne pouvait pas invoquer le bénéfice de l'art. 216 § 2, parce que son obligation envers elle dérivait, non de l'échouement lui-même, fait dû à une faute du capitaine, mais de son refus d'obtempérer à la sommation de faire enlever l'épave, ce qui constituait une contravention de grande voirie qui lui était personnelle et qui, par conséquent, n'autorisait pas l'abandon. Pour la même raison, cette faculté devait, disait-elle, lui être refusée, même si l'accident était dû à un cas fortuit et non à une manœuvre fautive du capitaine, puisque, encore une fois, la source de l'obligation de l'armateur envers l'Administration n'était pas le naufrage, mais le fait

169 (1) M. de COURCY, II, p. 135, cite un cas dans lequel les dépenses d'enlèvement d'un navire échoué à l'entrée du port de Saint-Nazaire avaient atteint près de 400.000 francs.

(2) DE COURCY, II, p. 128. — Cpr. IV, p. 3.

de n'avoir pas enlevé le navire, fait personnel à l'armateur.

La question, portée devant les juridictions administratives, fut tranchée dans un sens favorable à l'Administration des Ponts et Chaussées. Une série de décrets au contentieux rendus par le Conseil d'Etat décidèrent que lorsque l'armateur n'a pas obéi à l'ordre de retirer le navire de l'endroit où il s'est échoué, « ces faits constituent une contravention aux lois et règlements sur la voie maritime », et qu'en vain il exciperait de l'abandon, « car celui-ci ne saurait avoir pour effet de le soustraire aux obligations personnelles qui lui sont imposées par les lois et règlements dans un intérêt général » (3).

Cette jurisprudence administrative souleva les plaintes des armateurs dont elle aggravait singulièrement la responsabilité. Elle était également combattue par de nombreux jurisconsultes, et notamment par M. de Courcy, qui voyait dans ces décisions « un outrage à la justice et au bon sens » ; car, disait-il, il est d'une subtilité exagérée de prétendre que, dans notre hypothèse, l'obligation de l'armateur dérive d'un fait qui lui est personnel, puisqu'en réalité, l'obligation d'enlèvement, ou celle d'indemniser l'administration des travaux publics, est une

(3) Conseil d'Etat, 8 janvier 1863 et 8 février 1864, Lebon, *Rec. des arrêts du Cons. d'Etat*, 1863, p. 15, et 1864, p. 118.

conséquence du* naufrage, c'est-à-dire d'un fait auquel l'armateur est étranger.

Ces plaintes et ces arguments déterminèrent le législateur. Sur la proposition de M. de Courcy, membre de la commission extra-parlementaire dite de la marine marchande, instituée en 1873 en vue de chercher les moyens les plus efficaces de venir en aide à l'industrie des transports par mer, cette commission proposa d'étendre la faculté d'abandon au cas que nous examinons. Elle fut approuvée par le Conseil d'Etat, dont la section des travaux publics motiva son adhésion, par l'organe de M. Griolet, dans les termes suivants : «... Il semble bien, en « effet, qu'au point de vue de l'hypothèse dont il « s'agit, l'art. 216 soit véritablement incomplet. En « limitant à la valeur du navire et du fret la respon- « sabilité de l'armateur, non seulement à raison des « faits illicites du capitaine, mais encore à raison « des engagements contractés par lui dans l'intérêt « du navire et de l'expédition, le législateur a voulu « affranchir les autres biens et la personne de l'ar- « mateur de toutes les obligations se rattachant à « l'expédition, à l'exception seulement de celles qui « auraient été contractées par l'armateur lui-même. « C'est en ce sens qu'il est vrai de dire que, pour « l'armateur, la fortune de mer est séparée de la « fortune de terre. Or, s'il est une obligation dont « l'armateur doit être ainsi dégagé, n'est-ce pas

« celle qui lui incombe à raison de sa seule qualité
« de propriétaire, comme lorsque, en cas d'échoue-
« ment dans le port, il est tenu de supporter les
« frais d'extraction de sa chose ? Aux obligations
« résultant du fait illicite du capitaine et à celles
« résultant des engagements du capitaine, il est
« logique et juste d'ajouter une obligation qui résulte
« de l'existence même du navire. Il n'y a pas d'hy-
« pothèse où l'on puisse mieux comprendre la libé-
« ration par l'abandon, il n'en est pas qui rappelle
« mieux l'antique abandon noxal. La section des tra-
« vaux publics n'a donc pas hésité à admettre le
« principe de la réforme demandée par la commis-
« sion de la marine marchande. Elle ne s'est pas
« dissimulée que cette réforme aurait pour résultat
« une certaine aggravation des dépenses effectuées
« pour l'entretien des ports. Mais, d'abord, il faut
« reconnaître que c'est principalement par des sacri-
« fices du Trésor qu'on peut venir en aide à la ma-
« rine marchande. De plus, si, pour l'armateur dont
« le navire fait naufrage au port, les frais d'extrac-
« tion représentent une perte considérable et d'au-
« tant plus sensible que les assureurs refusent géné-
« ralement de la comprendre dans leurs polices, la
« charge encourue par le Trésor ne pourra être
« importante à raison du petit nombre des accidents
« de ce genre. L'Administration est, d'ailleurs,
« aujourd'hui presque toujours impuissante à recou-

« vrer les frais d'extraction contre les armateurs
« étrangers qui n'ont pas d'établissement en France.
« Aussi, M. le Directeur général des Ponts et Chaussées et des Chemins de fer a-t-il déclaré à la section
« qu'il ne croyait pas devoir s'opposer à l'adoption
« de la réforme proposée. »

Délibéré par l'assemblée générale du Conseil d'Etat, un projet de loi étendant la faculté d'abandon au cas d'échouement dans un port ou dans les eaux lui servant d'accès, fut soumis à l'Assemblée Nationale ; mais cette assemblée se sépara sans avoir statué sur lui. La question fut reprise au Sénat en 1877 et aboutit à la loi du 12 août 1885.

Cette loi ajouta deux nouveaux alinéas à l'art. 216. Aux termes du premier de ces deux alinéas, qui est l'al. 4 de l'art. 216, *« en cas de naufrage dans un port de mer ou havre, dans un port maritime ou dans les eaux qui lui servent d'accès, comme aussi en cas d'avaries causées par le navire aux ouvrages d'un port, le propriétaire du navire peut se libérer, même envers l'Etat, de toutes dépenses d'extraction ou de réparation, ainsi que de tous dommages-intérêts, par l'abandon du navire et du fret des marchandises à bord. »*

Donc, désormais, l'armateur dont le navire a fait naufrage dans un port et qui n'a pas fait procéder à son enlèvement, peut s'affranchir, par l'abandon, de son obligation d'indemniser l'Administration des

frais d'extraction qu'elle a faits ; et il a été jugé qu'après l'abandon, il ne peut plus être condamné à l'amende pour contravention de grande voirie (4).

170. La loi du 12 août 1885 ne vise que les *ports maritimes*. Elle est sans application dans les *eaux intérieures*. Nous savons, d'ailleurs, que, d'une façon générale, le droit maritime et, en particulier, l'art. 216, ne s'étend pas à la navigation intérieure (n° 146 et s.)

171. Cette loi ne parle également que des *propriétaires de navires*. Les *propriétaires de la cargaison* ne peuvent pas bénéficier de la mesure de faveur qu'elle édicte. Cependant, l'extension de la loi aux chargeurs serait pour eux très utile, car l'obstacle à la navigation peut être formé non seulement par le navire échoué, mais aussi par la cargaison, et l'extraction de celle-ci peut être fort coûteuse. Dans le silence de la loi, et en présence de la jurisprudence administrative que nous avons examinée (n° 69), le chargeur qui n'aura pas obtempéré à la sommation de faire enlever sa marchandise, sera donc passible de l'amende pour contravention de grande voirie, et devra rembourser intégralement à l'administration les frais d'extraction. M. de Courcy (II, p. 158), après avoir signalé l'iniquité de cette

4. Cons. d'Etat, 27 mai 1887, Pand. franç., 1887, 4, 25 ; Cons. préfet. Bouches-du-Rhône, 2 décembre 1890, *R. I. D. M.*, VI, 458.

solution, ajoute, avec une triste ironie, en supposant un chargement de marbres : « Et peut-être il (le chargeur) destinait ces marbres à faire une statue auguste de la justice, pour décorer la salle où siège le contentieux du Conseil d'Etat ! »

172. La loi de 1885 ne vise pas que le relèvement des épaves. Elle prévoit aussi le cas d'avaries causées par le navire aux *ouvrages d'un port*, — écluses, digues, jetées, docks flottants, feux flottants, bouées sonores et lumineuses, etc., — et autorise l'armateur de s'affranchir par l'abandon, même envers l'Etat, des conséquences pécuniaires de ces accidents (1).

173. La limitation de la responsabilité de l'armateur dans les hypothèses prévues par la loi de 1885 est consacrée par les législations *anglaise* (alinéa final de l'article 503 du M. S. A. de 1894, ajouté par le M. S. A. de 1900), *belge* (art. 52 de la loi du 10 février 1908) (1), *grecque* (art. 284 nouveau C. com.), *allemande*, *hongroise*, *italienne*, *scandinave* (2). Elle se trouve également dans l'art. 11 du projet de *Venise* et dans les avant-projets A (art. 11)

172 (1) Cons. préfet. Seine-Inférieure, 13 mars 1896, R. H. 1896, 2, 46.

173 (1) Sous l'empire de la loi du 21 août 1879, la solution qui triomphait en Belgique était analogue à celle de la jurisprudence administrative française. Voy. Jacobs, I, n° 74 ; Anvers, 31 mars 1909. *R. I. D. M.*, XXV, 683.

(2) Voy. Georges POPLIMONT, résumé synoptique des rapports préliminaires présentés à la conférence de Paris par les associations et comités nationaux, *Ball. n° 9 du Com. Mar. Int.*, p. 145.

et B (art. 7) de la conférence diplomatique de *Bruxelles*.

174. A propos de la loi du 12 août 1885, une dernière observation trouve ici sa place. Il a été dit plus haut que la faculté d'abandon n'appartient pas au propriétaire qui conduit lui-même son navire (n° 132 et s.). Or, l'alinéa 5 que la loi de 1885 a ajouté à l'art. 216, lui accorde ce droit dans les deux cas particuliers qu'elle prévoit. « *La même faculté appartient, dit-elle, au capitaine qui est propriétaire ou copropriétaire du navire* » ; et elle ajoute : « *à moins qu'il ne soit prouvé que l'accident a été occasionné par sa faute.* »

Pour bien comprendre comment l'abandon peut être utile au capitaine-propriétaire, alors que la loi le lui dénie dans le cas où il est en faute, pour ne le lui accorder, par conséquent, que dans l'hypothèse d'un accident survenu par cas fortuit (ou par la faute d'un tiers), — c'est-à-dire dans une hypothèse où sa responsabilité semble n'être pas du tout engagée —, il faut distinguer selon qu'il s'agit de dépenses d'extraction du navire échoué à l'entrée du port, ou de dépenses de réparation des dégâts causés aux ouvrages du port par le bâtiment.

Dans le premier cas, si le naufrage est dû à la faute du capitaine-propriétaire, celui-ci ne peut pas limiter sa responsabilité ; la loi le dit formellement. Mais il n'est pas exact de dire que sa responsabilité n'est

pas encourue quand l'accident provient d'une force majeure, et qu'en conséquence, il n'a que faire de l'abandon ; car, même dans cette hypothèse, il est obligé de faire enlever l'épave coulée, et s'il omet de le faire, il doit à l'Administration des Ponts et Chaussées les frais d'extraction que celle-ci a déboursés. C'est de cette obligation-là qu'il peut se libérer par l'abandon, et l'Administration qui voudrait l'écarter aurait à faire la preuve que le sinistre a pour cause une faute du capitaine-propriétaire.

Dans l'hypothèse de dommages causés aux ouvrages du port, le capitaine-propriétaire ne peut, ici comme dans le cas précédent, restreindre sa responsabilité lorsque le heurt provient de sa faute. Mais ici, lorsque l'accident est arrivé par suite d'une force majeure, il n'est tenu, pas plus, d'ailleurs, que le propriétaire qui ne dirige pas lui-même son bâtiment, d'aucune obligation. Cependant, même dans ce cas, la réforme de 1885 ne perd pas son utilité pour le capitaine-propriétaire. En effet, pour ne pas avoir à déboursier les frais de réparation, celui-ci devrait, d'après le droit commun, prouver la force majeure. Or, cette preuve n'est pas toujours facile. La loi de 1885 le dispense de la difficulté de l'établir moyennant une rançon, qui est l'abandon du navire et du fret, et rejette sur l'Etat le fardeau de la preuve. Certes, si, se prévalant du cas fortuit, le capitaine-propriétaire se refusait à payer quoi que ce fût, les

principes généraux reprendraient leur empire, et il devrait, pour avoir gain de cause, apporter la preuve de son allégation (1). Mais si, en raison, par exemple, de l'obscurité qui enveloppe les circonstances dans lesquelles l'accident a eu lieu, il a intérêt à mettre la preuve à la charge de l'Administration, il n'a qu'à déclarer qu'il abandonne le navire et le fret.

En résumé, dans l'alinéa final de l'art. 216, il y a deux choses : *a*) extension de la faculté d'abandon au capitaine-propriétaire dans deux cas particuliers, celui d'échouement à l'entrée des ports, et celui de dommages causés à leurs ouvrages; *b*) établissement d'une présomption que ces accidents sont dûs à un cas fortuit, et non à la faute du capitaine, sauf que cette présomption, laquelle comporte la preuve du contraire, a pour effet, non d'écarter entièrement la responsabilité du capitaine-propriétaire, mais de lui permettre de la limiter par la faculté d'abandon (2).

SECTION II

Obligations personnelles du propriétaire du navire

175. Par obligations *personnelles* nous ne voulons nullement entendre des obligations qui s'oppose-

174 (1) En ce sens, DESJARDINS, V, n° 1269.

(2) Cpr. DANJON, II, n° 594 *bis*.

raient à des obligations réelles de l'armateur. Celles que nous avons examinées dans la précédente section sont personnelles, tout comme celles que nous étudierons dans la section présente, en ce sens qu'elles ne sont pas réelles. Mais quand nous disons que les obligations de la section II sont, par opposition à celles de la section première, personnelles à l'armateur, nous voulons dire que celui-ci en est indéfiniment tenu, sans possibilité d'abandon.

Les dettes de ce genre sont nombreuses. Leur détermination a donné lieu à des difficultés, parce qu'il n'est pas toujours facile de distinguer quand les engagements occasionnés par les expéditions maritimes ont un caractère personnel pour l'armement.

176. Ce caractère appartient, tout d'abord, sans contredit, aux obligations qui dérivent des faits illécites commis par l'armateur lui-même (1). Ainsi, l'armateur qui doit mettre à la disposition de l'affrètement un navire en bon état de navigabilité, ne peut pas limiter la responsabilité qui naît à sa charge de ce qu'il a laissé partir un navire atteint d'un vice

176 (1) Rouen, 1^{er} juillet 1889, *R. I. D. M.*, V, 215; Cass. civ., 17 mai 1892, S. 1892, I, 308; Marseille, 29 mars 1906, *R. I. D. M.*, XX, 48. — Cpr. Haute-Cour de Justice anglaise, 26 juillet 1911, *ibid.*, XXVII, 245, déclarant l'armateur tenu sans limite des suites d'un abordage dû à la rupture d'amarres défectueuses, parce que, empêché de surveiller lui-même l'armement, il avait désigné, pour le faire, une personne absolument incompétente.

propre (2) ; il est, par exemple, indéfiniment tenu par rapport aux dépenses faites par l'affrèteur pour réparer ce vice propre (3), ou encore par rapport à la destruction de la cargaison par un incendie causé par l'échouement du navire, cet échouement ayant été lui-même le résultat du mauvais état des chaudières qui rendaient le navire innavigable (4).

Dans tous ces cas, la responsabilité de l'armateur est entière, parce que l'accident qui l'occasionne a sa source dans une faute qui lui est imputable. Mais il va de soi qu'en l'absence de cette relation de causalité, le droit à la limitation redevient applicable. C'est ce qui a été jugé dans une affaire où l'état-major d'un navire effectuant un service postal était inférieur à celui prévu par le cahier des charges, mais où il n'avait pas pu être prouvé que cette infraction avait contribué au sinistre (5).

177. Ce caractère personnel pour l'armateur appartient également aux contrats souscrits directement par lui (1). Ainsi, il ne peut pas s'affranchir par

(2) Cour du district sud de New-York, 14 novembre 1913, *R. I. D. M.*, XXIX, 824. — Mais la limitation doit être admise si le vice propre provient de réparations défectueuses faites en cours de voyage. DESJARDINS, II, n° 283; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 204.

(3) Cass. Req., 11 avril 1870, S. 1871, I, 93; D. 1872, I, 54.

(4) Haute-Cour de Justice anglaise, 1^{er} novembre 1912, *R. I. D. M.*, XXVIII, 407.

(5) Marseille, 29 mars 1906, confirmé par Aix, 28 janvier 1907, *R. I. D. M.*, 48 et 788.

177 (1) Dunkerque, 21 mars 1887, *R. I. D. M.*, II, 668.

l'abandon des obligations qui naissent du contrat d'affrètement conclu par lui-même, à moins que leur inexécution ne soit due au fait du capitaine (*suprà*, n° 167). De même, il est indéfiniment tenu à l'égard de l'obligation de payer les salaires des gens de l'équipage, quand il les a lui-même enrôlés (2), ainsi qu'à l'égard de l'engagement qu'il a pris envers le chargeur de lui restituer, en cas de sinistre ou de non-livraison du chargement, le fret payé d'avance (3).

Cette exclusion de l'abandon par rapport aux contrats conclus par l'armateur lui-même, était formellement indiquée dans le projet de révision de 1867. «... La faculté d'abandon, disait l'art. 225 § 2 « de ce projet, n'est accordée ni au propriétaire, ni à « celui qui est en même temps capitaine et proprié- « taire ou copropriétaire du navire, s'ils se sont per- « sonnellement engagés ».

177 bis. De l'idée générale que la limitation est inapplicable aux faits illicites et aux contrats de l'armateur, la loi du 14 juin 1841 a, dans l'al. 3 de l'art. 216, tiré cette conséquence que « la faculté d'abandon n'est point accordée à celui qui est en même temps capitaine et propriétaire ou copropriétaire du navire. » Voy. sur ce point, *suprà*, n° 132 et suiv.

(2) DESJARDINS, II, n° 283; DEMANGEAT, IV, p. 155. — Pour le cas où l'équipage a été choisi par le capitaine, voy. n° 162 et 180.

(3) Cass. Req., 4 juillet 1834, S. 1864, I, 473, note de M. G. MASSÉ.

178. On pourrait concevoir un système dans lequel la responsabilité de l'armateur serait limitée même à l'égard de ses propres contrats ou fautes relatifs au navire et à l'expédition. Dans cette conception, le navire constituerait une sorte de personne morale, une entreprise séparée de l'ensemble des biens de l'armateur, et celui-ci ne serait, de plein droit, tenu à raison des actes accomplis par lui-même ou par ses préposés relativement à cette entreprise, que sur les biens mêmes de cette dernière. Mais les inconvénients d'un tel système ont déjà été signalés plus haut à propos de la résolution du Congrès de Gênes de 1892 (n° 83).

179. Le propriétaire du navire qui ne peut pas limiter sa responsabilité quand il a souscrit lui-même un engagement ou qu'il s'est rendu coupable d'une faute, ne le peut pas non plus lorsqu'il a concouru aux contrats ou aux faits illicites du capitaine. Par exemple, il ne peut pas invoquer l'abandon, s'il a contribué aux faits qui ont amené le sinistre par les instructions qu'il a données au capitaine (1). Pareillement, il ne peut pas se retrancher derrière l'art. 216 § 2, lorsqu'il a, par l'apposition de sa signature sur le rôle de l'équipage, concouru à l'engagement des gens de mer recrutés par le capitaine (2), ou que,

179 (1) Cass. civ., 18 mars 1878, D. 1878, I, 193.

(2) Rouen, 2 août 1873, S. 1873, 2, 210; Aix, 23 mars 1886, *R. I. D. M.*, I, 604; Saint-Nazaire, 12 novembre 1897, *Gazette du Palais*,

averti de l'état du navire, il s'est rendu sur les lieux et a participé à l'emprunt à la grosse conclu par le capitaine et dont il a reconnu la nécessité (3).

180. Il y a un cas où la participation de l'armateur aux actes du capitaine est imposée par la loi. C'est celui où ce dernier contracte dans le lieu de la *demeure* de l'armateur ou de son fondé de pouvoir. Aux termes des articles 223 et 232, le capitaine ne doit agir alors que de concert avec eux (*suprà*, n° 9 *in fine*). Si le capitaine s'est conformé à cette prescription, pas de difficulté : l'armateur, ayant concouru à ses actes, se trouve dans l'hypothèse du n° précédent et, par conséquent, il ne peut pas bénéficier de l'abandon.

Mais doit-on faire prévaloir cette solution même au cas où, malgré sa présence sur les lieux, l'armateur n'a pas, en fait, participé aux engagements du capitaine, parce que ce dernier ne s'est pas conformé à son devoir de se concerter avec lui ? Un grand nombre d'auteurs le soutiennent (1). Du moment,

1898, 2, 372. — Il a été dit plus haut (n° 162) que l'abandon est admis à l'égard des salaires des gens de mer engagés par le capitaine. Un moyen excellent pour l'administration de la marine de faire échapper ces salaires à cette solution inhumaine, laquelle, malheureusement, s'impose, en France, dans l'état actuel des textes, c'est de faire signer par l'armateur, quand cela est possible, le rôle de l'équipage.

(3) Rennes, 16 juin 1860, R. N. 1861, 1, 164; D. 1861, 2, 161.

180. (1) DEMANGEAT, IV, p. 156; de VALROGER, I, n° 351; CAUVET, I, n° 67; LYON-CAEN et RENAULT, V, nos 210-211; DANJON,

disent-ils, que le contrat est intervenu dans le lieu de la demeure de l'armateur, les tiers étaient fondés à croire qu'il ne l'a été que de concert avec lui, et ce concours putatif de l'armateur doit leur rendre l'abandon inopposable.

Nous croyons, au contraire, que, dans cette hypothèse, l'art. 216 § 2 est applicable. Assurément, il ne le serait pas si le capitaine avait traité au vu et au su de l'armateur qui n'a pas protesté, parce que dans ce cas on pourrait dire que ce dernier, bien que n'ayant pas expressément consenti aux engagements du capitaine, y a pourtant participé tacitement. Mais s'il ne l'a fait en aucune façon, pourquoi écarter la faculté d'abandon ? Certes, l'armateur qui se trouve sur les lieux est présumé avoir concouru aux actes de son capitaine, mais cette présomption n'est pas irréfragable ; elle n'a pour effet que de lui rejeter la charge de la preuve du contraire. Si cette preuve est apportée, le droit à l'abandon doit être admis (2). Des deux choses l'une, en effet : ou bien les tiers étaient de mauvaise foi, c'est-à-dire qu'ils connaissaient que le capitaine avait traité dans le lieu de la demeure de l'armateur sans le consente-

II, n° 587 ; LYON-CAEN, *Rev. Crit.*, 1908, p. 513 ; AUZOUX, thèse, p. 146.

(2) En ce sens, LAURIN sur CRESP, I, p. 628 ; DESJARDINS, II, n° 283 ; JACOBS, I, n° 74 ; RIPERT, I, n° 1173 ; RUBEN de COUDER, *Dictionnaire de droit commercial*, I, au mot « Armateur », n° 72 bis.

ment de celui-ci ; ou bien ils étaient de bonne foi, c'est-à-dire, soit qu'ils croyaient que le capitaine agissait hors du lieu de cette demeure, soit qu'ils savaient bien qu'il agissait dans ce lieu, mais qu'ils croyaient qu'il s'était conformé aux prescriptions légales. Dans le premier cas, celui où les tiers sont de mauvaise foi, la question de l'abandon ne se pose pas, puisque les engagements souscrits sont inopposables à l'armateur (*suprà*, n° 9, note 6). Dans les deux autres hypothèses, les tiers, qui sont de bonne foi, peuvent bien demander à ce dernier l'exécution du contrat intervenu, mais, en ce qui concerne la première, ils ne peuvent pas se plaindre de ce que l'armateur invoque, pour s'affranchir de son obligation, l'art. 216 § 2, car ils n'avaient pas à s'attendre à un traitement meilleur, puisque, par hypothèse, ils croyaient traiter hors du lieu de sa demeure, c'est-à-dire qu'ils ont dû compter avec la faculté d'abandon. Quant aux tiers qui, tout en sachant que le lieu où ils avaient contracté avec le capitaine était celui de la demeure de l'armateur, croyaient, cependant, que ce dernier avait consenti aux contrats intervenus, ils sont, assurément, les plus dignes d'intérêt, mais l'armateur ne l'est pas moins qu'eux. En effet, puisqu'en fait, ce n'est pas de concert avec lui que ces actes qu'il ignorait ont été conclus par le capitaine, il se trouve, en réalité, à leur égard, dans la même situation que celle qui est la sienne relati-

vement aux contrats que le capitaine souscrit hors du lieu de sa demeure. Or, à propos de ces derniers, la loi veut que la responsabilité de l'armateur soit circonscrite à la fortune de mer. Il ne doit pas en être autrement des autres, de ceux qui ont été passés au lieu de sa demeure, puisque, au point de vue de l'armateur, les uns et les autres sont intervenus dans les mêmes conditions, c'est-à-dire sans sa participation effective. Quant à dire que, par sa présence sur les lieux, il a participé tacitement aux engagements du capitaine, c'est là une présomption établie par argument des articles 223 et 232 ; mais du moment que, sur son fondement, la loi n'annule aucun acte, ni ne dénie formellement aucune action en justice (art. 1352 C. civ), cette présomption, nous le répétons, souffre, à nos yeux, la preuve du contraire.

Pourtant, la jurisprudence n'est pas favorable à cette solution. Elle décide que le propriétaire du navire ne peut pas opposer l'abandon à ceux qui ont contracté avec le capitaine dans le lieu de sa demeure ou de celle de son fondé de pouvoir. Elle applique cette règle à tous les contrats en général (3), mais celui à propos duquel elle a le plus souvent l'occasion de le faire, c'est le contrat d'engagement des gens de l'équipage (4). Il n'est pas invraisemblable que le

(3) Marseille, 29 novembre 1906, J. M. 1907, 1, 129.

(4) Bordeaux, 1^{er} août 1855, S. 1856, 2, 492 ; Cass. Civ., 30 août 1859, S. 1859, 1, 888 ; Cass. Civ., 10 juin 1879, S. 1881, 1, 457, note

désir, en soi très louable, mais, malheureusement, non corroboré par les textes, de donner aux gens de mer un recours illimité contre le propriétaire ne soit pas étranger à cette solution.

181. On doit assimiler aux obligations contractées par l'armateur lui même et à celles dérivant de ses propres faits illicites, les obligations qui naissent des actes et des faits de ses mandataires et préposés autres que le capitaine et les autres gens de mer. Ces personnes sont les *agents terrestres* de l'armateur, les agents qui ne suivent pas le navire et ne s'occupent pas exclusivement d'une expédition maritime déterminée. Tels sont le *capitaine d'armement*, chargé de l'équipement des bâtiments, et les autres agents résidant au port d'attache du navire. Les grandes maisons d'armement ont, dans les ports où leurs navires font escale, des succursales qui portent le nom d'*agences maritimes*, bien que leur personnel soit composé d'agents terrestres. — Tous ces agents obligent l'armateur par leurs actes rentrant dans l'exercice de leurs fonctions, par exemple, par les affrètement qu'ils concluent, par les réparations qu'ils effectuent aux navires, ou par les achats de vivres ou de charbon qu'ils opèrent ; mais ils l'obligent dans les termes du droit commun, c'est-à-dire indéfini-

de M. LYON-CAEN ; Saint-Nazaire, 12 novembre 1897, *Gazette du Palais*, 1898, 2, 372.

ment (1). Il a ainsi été jugé que l'abandon est inopposable à l'obligation de payer les traites tirées par le capitaine sur les agents de l'armateur qui les ont acceptées (2). De même, responsabilité illimitée à l'égard des fautes commises par les arrimeurs que les compagnies de navigation possèdent dans les ports, à moins que ces préposés n'aient été choisis par le capitaine (3).

Mais la jurisprudence décide que lorsque les actes accomplis par les agents terrestres ou par l'armateur lui-même, sont de ceux qui rentrent dans les fonctions normales du capitaine, l'armement n'en est tenu que sous réserve de la faculté d'abandon, comme s'ils avaient été réellement faits par le capitaine. Elle applique notamment cette idée au cas où le connaissement a été signé par un agent ou par l'armateur qui a reçu les marchandises à l'effet de les charger sur le navire (4).

182. En cas de *copropriété*, les copropriétaires sont indéfiniment tenus par rapport aux actes de l'*armateur-gérant*, car les contrats passés par le mandataire sont censés avoir été conclus par le

181 (1) Cass. TURIN, 23 août 1887, *R. I. D. M.*, IV, 337. — De VALROGER, I, n° 256 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 204 ; DANJON, II, n° 586 ; RIPERT, I, n° 1174 ; de COURCY, II, p. 60.

(2) Marseille, 29 juillet 1887 (deux jugements), *R. I. D. M.*, III, 316.

(3) AUZOUX, thèse, p. 129.

(4) Cass. Civ., 22 mai 1867, S. 1867, I, 357 ; D. 1867, I, 212.

mandant lui-même, et si cela est également vrai pour les actes du capitaine, à l'égard de ces derniers il y a une disposition formelle, l'al. 2 de l'art. 216, qui limite la responsabilité de l'armateur, — disposition qui fait défaut pour les engagements souscrits par l'armateur-gérant (1).

L'abandon doit être pareillement refusé aux copropriétaires faisant partie de la minorité eu égard aux actes accomplis sur décision de la *majorité* des copropriétaires. Chaque copropriétaire jouit bien de ce droit par rapport aux actes du capitaine (*suprà*, nos 128 et s.), mais non par rapport à ceux de la majorité. Les actes de cette dernière qui concernent l'intérêt commun, obligent sans limitation la minorité, comme si celle-ci avait donné son adhésion à leur accomplissement (2).

183. Les actes du capitaine qui peuvent donner lieu à l'abandon sont ceux qu'il accomplit en vertu du

182. (1) La responsabilité illimitée des copropriétaires existe, aussi bien vis-à-vis des tiers qui ont contracté avec l'armateur-gérant (LAURIN sur CRESP, I, p. 349 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 218 ; JACOBS, I, n° 74), qu'à l'égard de l'armateur-gérant lui-même qui a fait des dépenses dans l'exercice de son mandat (Nantes, 5 août 1865, J. N. 1865, 1, 209), à moins que les dettes payées par lui sans consultation des copropriétaires, n'eussent été de celles dont ceux-ci pouvaient se libérer, vis-à-vis des tiers, par l'abandon ; par exemple, s'il s'agissait d'un emprunt à la grosse contracté par le capitaine au cours du voyage (Nantes, 6 novembre 1880, J. N. 1881, 1, 243 ; cpr. Nantes, 29 avril 1871, J. N. 1871, 1, 86).

(2) AUZOUX, thèse, p. 137. — Cpr. LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 536.

mandat général que lui confère sa qualité. Au contraire, les contrats qu'il passe sur *mandat spécial* de l'armateur, qu'ils dépassent ou non ses pouvoirs normaux, obligent ce dernier sans limitation, comme s'ils avaient été conclus par un mandataire ordinaire. Il en est ainsi, par exemple, si le capitaine a acheté les vivres et le charbon nécessaire à l'expédition, ou fait réparer le navire, sur l'ordre de l'armateur (1). De même, celui-ci ne jouit pas de la faculté d'abandon à l'égard de son obligation de payer les primes d'assurances, si c'est sur ses instructions que le capitaine a fait assurer le navire (2); et cette solution est d'autant plus équitable, que la somme assurée fait partie de la fortune de terre de l'armateur (*infra*, n° 216). Pareillement, on doit considérer que l'armateur s'est personnellement associé aux engagements que le capitaine a contractés sur la foi de lettres de crédit que l'armateur lui a remises avant le départ (3), et il faut encore lui refuser l'abandon s'il a expressément autorisé le capitaine à hypothéquer le navire (4). On doit le lui dénier également lorsqu'il a chargé le capitaine de gérer la cargaison lui appar-

183 (1) DE COURGY, II, n° 59.

(2) Marseille, 25 mars 1862, J. M. 1862, I, 126, et janvier 1869, J. M. 1869, I, 66. — On décide, généralement, qu'il en est ainsi, même lorsque le capitaine a assuré le navire *proprio motu*. On considère alors qu'il a agi comme un gérant d'affaires ordinaire, et non en sa qualité de capitaine. DESJARDINS, II, n° 283 *in fine*.

(3) DESJARDINS, II, n° 284.

(4) LAURIN SUR CRESP, I, p. 635; DESJARDINS, II, n° 284.

tenant ou de se livrer, pour son compte, aux différents ports qu'il visite, à des opérations commerciales ; le capitaine agit alors, non en cette qualité, mais comme un subrécargue (5), comme un mandataire ordinaire chargé d'acheter ou de vendre des marchandises pour le compte de l'armement, et, par conséquent, ce dernier est indéfiniment tenu par rapport aux obligations qui résultent de ces actes (6). Cette solution est expressément formulée par le Code chilien, d'après lequel « l'armateur qui a conféré au « capitaine des pouvoirs spéciaux pour administrer « la cargaison qui lui appartient... ne peut se libérer « par l'abandon des engagements que son mandataire a contractés dans les limites de ses pouvoirs. » Mais il faut observer qu'il est parfois délicat de distinguer à quel titre le capitaine a agi, au titre de

(5) La limitation n'est pas admise contre les actes du subrécargue, c'est-à-dire, de l'administrateur commercial de la cargaison. AUZOUX, thèse, p. 134.

(6) BÉDARRIDE, I, n° 285-286 ; DESJARDINS, II, n° 283 ; de VALROGER, I, n° 252 ; de FRESQUET, p. 41 ; DEMANGEAT, IV, p. 156 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 205 ; DANJON, II, n° 586 *bis* ; BOISTEL, n° 1188 ; JACOBS, I, n° 74. — ÉMÉRIGON, *Contrats à la grosse*, ch. IV, sect. II § 3, enseignait que lorsque le capitaine réunissait à sa qualité de conducteur de navire celle de gérant de la cargaison, l'armateur était tenu à l'égard de cette gestion jusqu'à concurrence de la valeur du navire, du fret et des marchandises confiées à ses soins. Cette opinion, critiquée, à bon droit, par BÉDARRIDE a été suivie par BOULAY-PATY, I, p. 92. Mais ce dernier auteur reconnaît lui-même que si le capitaine a été expédié au loin afin d'y faire, pour les armateurs, des opérations de commerce, les armateurs sont alors indéfiniment tenus de toutes les obligations qu'il a contractées en raison de sa mission particulière.

gérateur de la cargaison ou au titre de capitaine, et, partant, de décider si l'armateur est tenu conformément au droit commun, ou dans la mesure de l'art. 216 § 2.

184. D'après un ancien adage, la *ratification* équivaut au mandat, *ratihabitio mandato æquiparatur* (cpr. art. 1998 § 2 C. civ.) En conséquence, l'armateur qui aurait pu s'affranchir par l'abandon des obligations contractées par le capitaine sans mandat général, perd ce droit s'il les ratifie après coup. C'est ce qui arrive, par exemple, lorsqu'il accepte les lettres de change tirées sur lui par le capitaine ; sans qu'il soit besoin d'examiner ici si un mandataire peut tirer sur son mandant de véritables lettres de change, susceptibles d'une véritable acceptation, il suffit de faire observer, pour conclure à la responsabilité illimitée de l'armateur, que, par son acceptation, celui-ci a approuvé l'acte du capitaine (1).

En ratifiant la gestion du capitaine, l'armateur se trouve indéfiniment tenu, non seulement à l'égard des actes du capitaine qui ne l'obligeraient, sans cette ratification, que sur la fortune de mer, mais même à l'égard de ceux qui, en principe, ne lui sont pas opposables. Ainsi, il ne peut pas s'affranchir par l'abandon de l'obligation de payer l'emprunt fait par le capitaine pour payer un navire acheté en rempla-

184 (1) DANJON, II, n° 588.

ement du navire expédié, lorsqu'il a ratifié cet achat (2).

D'ailleurs, pour que la ratification de l'armateur ait pour effet de rendre son obligation illimitée, elle n'a pas besoin d'être expresse; elle peut aussi bien être tacite. Il a ainsi été jugé que l'armateur perd la faculté d'abandon comme ayant ratifié l'acte du capitaine, lorsque, sachant les conditions et le montant d'un emprunt à la grosse contracté par ce dernier, il l'a laissé débarquer et livrer les marchandises qui en formaient le gage, et qu'il a touché le fret (3).

L'exclusion de la faculté d'abandon par rapport aux engagements du capitaine ratifiés par l'armateur, est expressément prononcée par l'art. 51 de la loi belge, du 10 février 1908, et par l'art 283 nouveau du Code de commerce grec. Les avant-projets A (art. 11) et B (art. 7) de *Bruxelles* déclarent également la limitation inapplicable dans notre hypothèse.

185. Parfois le point de savoir si l'obligation de l'armateur a ou non, pour lui, un caractère personnel, excluant, par conséquent, ou autorisant, selon la solution adoptée, le droit d'abandon, donne lieu à des difficultés.

Nous avons vu que la question se posait autrefois à propos de l'échouement des navires à l'entrée des

(2) Cass. Req., 7 novembre 1854, S. 1854, I, 797.

(3) Rennes, 16 juin 1860, R. N. 1861, I, 164; D. 1861, 2, 161.

ports ; la loi du 12 août 1885 l'a tranchée dans un sens favorable à l'armateur (n° 169).

Elle se pose encore pour le transport fait, *pour le compte de l'Etat*, de fonds du Trésor public ou d'envois des départements ministériels. Ces transports sont effectués en vertu de concessions spéciales qui comportent une entreprise avec cahier des charges. La faculté d'abandon est-elle applicable en pareille hypothèse ? Il ne s'agit, bien entendu, que du cas où le traité passé avec l'Etat est muet sur l'étendue de la responsabilité de la compagnie de transports maritimes ; car, s'il s'exprimait formellement à cet égard, il n'y aurait qu'à en appliquer purement et simplement les clauses.

Pour résoudre la question, il suffit de se référer à quelques principes exposés plus haut. Nous avons dit que l'abandon est opposable à tout créancier maritime quelle que soit sa qualité, qu'il peut être, en particulier, invoqué contre l'Etat (n° 153). Il a été dit, d'autre part, que si l'obligation de l'armateur est, en principe, illimitée à l'égard des contrats qu'il conclut lui-même, on doit, néanmoins, lui reconnaître le droit de s'en affranchir par l'abandon, dès lors que l'exécution de ce contrat, qui rentrait dans les pouvoirs ordinaires du capitaine, n'a pas pu être obtenue par la faute de ce dernier (n° 167). Nous croyons, en conséquence, que, dans notre hypothèse, la compagnie concessionnaire peut user de la faculté d'abandon,

bien que la convention initiale ait été conclue par elle-même, et que son créancier soit l'Etat.

Mais le Conseil d'Etat ne l'entend pas ainsi. Il déclare que l'obligation de la compagnie vis-à-vis de l'administration est personnelle et que, partant, l'art. 216 § 2 lui est inapplicable (1). Cette jurisprudence a été vivement critiquée et avec beaucoup de raison (2). En effet, elle affirme, sans rien prouver. Pourquoi exclure du cas que nous examinons l'article 216 ? Il faudrait, sans doute, le faire si, dans le cahier des charges, la compagnie avait renoncé à se

185 (1) Cons. d'Etat, 8 mai 1874, S. 1876, 2, 93 ; 18 novembre 1887, S. 1889, 3, 50 ; 4 mars 1904, S. 1906, 3, 83 et *R. I. D. M.*, XX, 836.

(2) RIPERT, n° 1166 ; LYON-CAEN, *Rev. Crit.*, 1888, p. 354 et 1905, p. 513 ; VERNEAUX, *La fortune de mer, Rec. de législ. de Toulouse*, 1906, p. 285. — Voy. les réserves de M. DANJON, II. n° 589. — M. VERNEAUX attribue la solution du Conseil d'Etat à ce que l'art. 216 est généralement considéré, à tort selon lui, comme constituant une dérogation au droit commun. « Une notion plus exacte, dit-il, de la fortune de mer aurait fait reconnaître au Conseil d'Etat qu'il n'avait pas à tenir compte du droit commun relatif aux obligations indéfinies du transporteur terrestre, et qu'il se trouvait en présence d'une responsabilité limitée *ipso facto* et nécessairement au patrimoine constitué par le navire et le fret, aussi bien que si le contractant eût été une société anonyme n'ayant pour tout actif que ce navire et cefret. » — Nous avons déjà dit plus haut ce que nous pensons de la limitation de plein droit en droit français (n° 119). Quant à la solution critiquée de la jurisprudence administrative, elle est due tout simplement, croyons-nous, ainsi qu'il est dit plus loin au texte, à la considération de la qualité du créancier, et le Conseil d'Etat y serait vraisemblablement arrivé, même dans le système de M. VERNEAUX, par l'idée d'une renonciation tacite de l'armateur à la limitation légale.

prévaloir de la faculté d'abandon, et une telle renonciation peut être tacite (*infra*, n° 234). Mais dans les espèces soumises au Conseil d'Etat il n'y avait rien de pareil. Le traité conclu avec l'Etat portait que la compagnie serait responsable des objets transportés à partir du moment où elle donnerait récépissé, jusqu'à celui où, lors de la livraison, il en serait donné décharge. Une telle clause, insérée dans un affrètement ordinaire contracté avec un particulier, ne serait assurément pas un obstacle à l'exercice de l'abandon. Il n'y a aucune bonne raison pour qu'elle le soit dans un marché passé avec l'Etat, et la jurisprudence du Conseil d'Etat ne peut s'expliquer que par une préoccupation exagérée des intérêts de l'Etat « Ces décisions, dit M. Lyon-Caen, sont de celles qui sont de nature à faire douter des avantages de la juridiction administrative. » Et, en effet, les tribunaux judiciaires n'ont pas manqué d'admettre la faculté d'abandon dans les rares cas où ils ont eu à statuer sur notre question (3).

186. Une autre dette de l'armateur à propos de laquelle il y a lieu de se demander si elle lui est personnelle, ou si, au contraire, elle est susceptible de limitation, c'est son obligation de *rapatrier* les gens de mer, — en prenant l'expression « rapatriement » dans un sens large, comprenant le retour en France

(3) Paris, 9 juillet 1872, D. 1874, 2, 193.

et aussi la *conduite*, c'est-à-dire le retour au quartier d'inscription.

On sait que, pour des raisons d'intérêt public, et aussi, peut-être, par une interprétation raisonnable de la volonté des parties, les *marins français* ne doivent pas être laissés en pays étranger, mais ramenés en France dans leur quartier. Cette obligation incombe, sauf exception (1), à l'armateur, non seulement, comme cela est naturel, quand le débarquement à l'étranger provient du fait de celui-ci, mais aussi quand il a sa cause dans un cas fortuit (maladie du matelot, naufrage, etc.). En fait, le rapatriement est assuré par l'Etat lui-même, qui se borne, ensuite, à moins qu'il ne s'agisse d'un cas où il n'est pas mis à la charge de l'armateur, à poursuivre contre ce dernier le recouvrement de ses frais par une action que la jurisprudence considère comme directe (2).

186 (1) Par exemple, s'il s'agit de frais de rapatriement occasionnés par des déserteurs ou par des hommes débarqués en cours de voyage pour passer un jugement ou pour subir une peine. Ces frais sont alors à la charge de l'Etat, et ils sont même prélevés sur les salaires du marin rapatrié, si le débarquement résulte de motifs d'ordre public ou de discipline (décret du 22 septembre 1891, art. 19 et 20).

(2) L'Etat agit contre l'armateur en vertu d'un droit propre, et non par une action oblique. Cass. Chambres réunies. 6 février 1877. S. 1877, 1, 357; D. 1877, 1, 114; Cass. Civ., 7 mai 1919, *Gaz. du Palais*, du 7 juin 1919. — Les règles relatives au rapatriement se trouvent principalement dans le décret du 22 septembre 1891 qui a remplacé les textes précédents; le Code s'en occupe très sommairement (art. 252 *in fine*, 258 *in fine*, 262). — Sur le rapatriement, voy. LYON-CAEN et RENAULT, V. n° 409 et s.; DANJON, I, n° 349 et s.; RIPERT, I, n° 474 et s.

L'abandon est-il possible par rapport aux frais de rapatriement ? Il ne l'est pas assurément quand l'armateur a lui-même engagé les gens de mer, ou qu'il a signé le rôle de l'équipage, ou encore, peut-être, d'après l'opinion qui prévaut, quand le capitaine les a recrutés dans le lieu de la demeure de son commettant ou du fondé de pouvoir de celui-ci. Dans tous ces cas, l'armateur, qui est indéfiniment tenu à raison des salaires des gens de l'équipage (*suprà*, n^{os} 177, 179, 180), doit l'être également à l'égard des frais de rapatriement, puisque son obligation est occasionnée par un acte accompli par lui-même, ou avec sa participation effective ou présumée. Mais la jurisprudence, approuvée à juste titre, par la doctrine, va plus loin et déclare l'abandon inapplicable à l'obligation de ramener les gens de mer à leur quartier, même lorsque ces derniers ont été engagés par le capitaine hors du lieu de la demeure de l'armateur et sans le concours de celui-ci (3). C'est qu'en effet, il ne s'agit pas là, en réalité, d'une obligation contractée par le capitaine, mais d'une dette que la loi impose personnellement à l'armateur.

Pourtant, si l'obligation de rapatriement est, en principe, illimitée, la loi vient la restreindre elle-

(3) Rouen, 16 juillet 1873, S. 1873, 2, 211; Ostende, 27 juin 1907, *R. I. D. M.*, XXIV, 105. — DESJARDINS, III, n^o 745; de VALROGER, I, n^o 259; de COURCY, IV, p. 30; LYON-CAEN et RENAULT, V, n^o 212 et 417; DANJON, II, n^o 593; RIPERT, I, n^{os} 479 et 1177.

même dans un cas particulier où l'absence de toute limitation rendrait la situation de l'armateur rigoureuse. L'art. 8 de l'Ordonnance du 1^{er} août 1743 et l'art. 7 de l'Arrêté du 5 germinal an XII, qui en est la reproduction presque littérale, disposaient que lorsque le rapatriement de l'équipage était nécessité par le naufrage du navire, l'armateur n'en serait tenu qu'à concurrence « des fonds provenant des débris, agrès et apparaux, *et du fret des marchandises sauvées.* »

Cette règle a été modifiée par un décret du 7 avril 1860, art. 14, disposant que les frais de rapatriement seraient « imputés sur le navire et subsidiairement sur *l'ensemble des frets gagnés depuis que le navire a quitté son port d'armement.* » Ce décret était inconstitutionnel, puisque, en affectant aux frais de rapatriement tous les frets gagnés depuis le départ du port d'armement, il dérogeait à une loi, l'Ordonnance de 1743 et l'Arrêté de l'an XII, à la teneur desquels le seul fret dû était celui de la traversée durant laquelle le sinistre s'était produit (4). Néanmoins, la Cour de cassation déclara à plusieurs

(4) En ce sens : Aix, 24 juin 1869, D. 1870, 2, 198. — DESJARDINS, III, n° 746 et V, n° 1275; LYON-CAEN ET RENAULT, V, n° 417, en note; note B. CAZALLES, sous Cass., 14 février 1870, D. 1870, 1, 321. — Que les auteurs du décret de 1860 aient cru introduire un droit nouveau, on peut s'en convaincre par la lecture d'une circulaire ministérielle du 10 avril 1860 : « Vous savez, dit cette circulaire, *qu'il n'en n'était pas ainsi jusqu'à ce jour*; les frais de rapatriement et autres n'étaient garantis, en cas de naufrage, que par les débris du navire et par le fret des marchandises sauvées. »

reprises, et notamment par un arrêt solennel de 1877, que le décret en question n'innovait pas, qu'il se bornait à interpréter les textes en vigueur et que, par conséquent, il était constitutionnel et obligatoire (5). Quoi qu'il en soit, la controverse a pris fin grâce à une disposition insérée dans l'article 258 C. com. par la loi du 12 août 1885, et aux termes de laquelle « *en cas de prise, naufrage ou déclaration d'innavigabilité, ... le rapatriement des gens de l'équipage est à la charge de l'armement, mais seulement jusqu'à concurrence de la valeur du navire ou de ses débris, et du montant du fret des marchandises sauvées...* » (6) (7) (8).

(5) Cass. civ. 14 février 1870, D. 1870, 1, 321, note en sens contraire de M. B. CAZALLÈS; Cass. Ch. réun., 6 février 1877, S. 1877, 1, 357; D. 1877, 1, 114. — Cass. civ., 25 août 1875, D. 1876, 1, 472. Dans le même sens, Rennes, 8 mars et 31 mai 1869, D. 1870, 2, 195.

(6) Le fret dont il s'agit est le *fret brut*, c'est-à-dire sans déduction des mises dehors (Cass. civ., 18 mai 1870, D. 1870, 1, 321; Rennes, 5 mars 1868 et 31 mai 1869, D. 1870, 2, 195). Pourtant, dans les rapports des marins avec les autres créanciers de l'armateur, et notamment avec l'Etat, créancier des frais de rapatriement, on doit déduire de ce fret les loyers de la dernière traversée, car l'alinéa final de l'article 258 dispose que le rapatriement ne doit pas porter préjudice au droit de préférence qui appartient à l'équipage pour le payement de ses loyers (Cpr. l'art. 17 du décret du 22 septembre 1891).

(7) L'armateur qui a payé les droits de rapatriement au delà des limites de l'article 258 est en droit d'en demander à l'Etat le remboursement. Cons. d'Etat, 10 mai 1907, *R. I. D. M.*, XXIII, 187; D. 1908, 3, 115; Marseille, 5 mars 1908, *R. I. D. M.*, XXIII, 669, confirmé par Aix, 24 novembre 1909, *ibid.*, XXV, 335.

(8) On admet que le privilège de l'art. 191, § 6 garantit les frais de rapatriement comme les loyers eux-mêmes (Cass. civ.,

Ainsi, l'obligation de l'armateur de rapatrier les marins, qui, en règle générale, ne bénéficie d'aucune restriction, est réduite à la valeur de sa fortune de mer dans les cas prévus par l'art. 258. Il y a là une limitation qui rappelle celle de l'art. 216 § 2. Néanmoins, l'alinéa final de l'art. 258 est tout autre chose qu'une reproduction pure et simple de cette dernière disposition. En effet, l'abandon constitue une faculté par laquelle l'armateur peut, s'il le veut, réduire une responsabilité en principe illimitée (*suprà*, n° 118). Au contraire, dans les trois hypothèses de l'art. 258, la limitation existe de plein droit, indépendamment de toute déclaration d'abandon. De plus, par l'exercice de la faculté d'abandon, l'arma-

12 juillet 1910, S. 1910, I, 473, note en ce sens de M. LYON-CAEN; D. 1910, I, 513, note en ce sens de M. G. LE PORTEVIN). — Il en résulte que, l'art. 2 de la loi du 19 février 1899, qui attribue aux créanciers privilégiés et hypothécaires les indemnités dues par suite d'assurances, étant applicable aux assurances maritimes (*infra*, n° 215), le privilège des frais de rapatriement peut être exercé sur l'indemnité d'assurance du navire. En ce sens, Rennes, 31 juillet 1911, *R. I. D. M.*, XXVIII, 24; Nantes, 21 janvier 1914, *ibid.*, XXIX, 751. Quelques décisions, il est vrai, ont été rendues en sens opposé (Marseille, 5 mars 1908 et Aix, 24 novembre 1909, *R. I. D. M.*, XXIII, 669 et XXV, 335; Nantes, 25 juillet 1910, *R. I. D. M.*, XXVI, 469), pour ce motif, dit un jugement du Tribunal civil de la Seine du 4 juillet 1906 (*ibid.*, XXII, 152), approuvé par M. BLONDEL (note sous Paris, 17 avril 1907, S. 1909, 2, 65), mais critiqué, avec raison, par MM. LYON-CAEN (note dans *Rev. crit.*, 1907, p. 524) et LEVILLAIN (note sous Paris, 17 avril 1907, D. 1909, 2, 361), que, l'indemnité d'assurance correspondant à « la différence entre la valeur totale du bâtiment avant le sinistre et sa valeur réduite après le naufrage, elle exprime la valeur de ce qui ne subsiste pas du navire; or, la dette des frais de rapatriement

teur cantonne l'action de ses créanciers maritimes sur sa fortune flottante et abrite le reste de son patrimoine, tandis qu'au contraire, le payement des frais de rapatriement peut être poursuivi sur tous ses biens sans exception, sauf qu'il ne peut l'être que dans la mesure de la valeur du navire et du fret.

187. La jurisprudence considère également comme personnelles à l'armateur et, par conséquent, comme non susceptibles d'abandon, l'obligation de faire soigner les marins malades ou blessés (1) et celle de pourvoir à la nourriture des gens de l'équipage (2).

est, en vertu de l'art. 258, restreinte à ce qui subsiste et encore après prélèvement des loyers dûs à l'équipage. » Mais ce jugement du Tribunal Civil de la Seine a été, à juste titre, infirmé par un arrêt de la Cour de Paris en date du 17 avril 1907 (*R. I. D. M.*, XXIII, 179; *D.* 1909, 2, 361, note de M. LEVILLAIN; *S.* 1909, 2, 65, note en sens contraire de M. BLONDEL), et le pourvoi formé contre cet arrêt a été rejeté par la Chambre civile le 12 juillet 1910 (*R. I. D. M.*, XXVI, 147; *S.* 1910, 1, 473, note de M. LYON-CAEN; *D.* 1910, 1, 513, note de M. G. LE POITTEVIN). En effet, l'art. 258 parle de la valeur du navire, c'est-à-dire de ce qui en est la représentation pécuniaire, et tel est, d'après la loi du 19 février 1899, le caractère de l'indemnité d'assurance à l'égard des créanciers privilégiés et hypothécaires. — Voy. la circulaire ministérielle du 28 juillet 1910 (*R. I. D. M.*, XXVII, 282, notifiant l'arrêt précité de la Cour suprême : « Vous aurez donc désormais à faire, dans le plus bref délai, dit cette circulaire, opposition au payement des indemnités d'assurance pour le remboursement à la Marine de toutes créances privilégiées, et ce par lettre recommandée adressée aux assureurs... »).

187 (1) Cannes, 8 décembre 1910, *D.* 1911, 5, 17.

(2) Bordeaux, 1^{er} août 1855, *S.* 1856, 2, 492.

CHAPITRE IV

BIENS COMPRIS DANS L'ABANDON

138. La fortune de mer dont l'abandon constitue, pour l'armateur, un moyen de libération, comprend principalement le navire et le fret, ou même une partie seulement du navire et du fret, si le bâtiment appartient à plusieurs copropriétaires et que seuls certains d'entre eux ont abandonné leur part de copropriété (*suprà*, n^{os} 128 et s.).

Le navire et le fret sont les deux principaux éléments de la fortune flottante, mais non les seuls. A eux, viennent s'adjoindre parfois certaines valeurs, qui en sont les accessoires ou qui en tiennent lieu. Il nous faut examiner séparément chacun de ces biens. Mais avant d'étudier, dans tous ses détails, la composition exacte de la fortune de mer, la question qu'il convient d'examiner tout d'abord est celle de savoir à quel moment on doit envisager cette dernière pour en déterminer la consistance et l'état.

SECTION PREMIÈRE

Moment auquel il faut envisager la fortune de mer.

189. Le Code de commerce garde un silence complet, ainsi qu'il le fait, d'ailleurs, pour la plupart des questions qui se posent à propos de l'abandon, sur le point de savoir à quel moment on doit se placer pour déterminer la composition précise et l'état de la fortune de mer. Aussi, dans le mutisme de la loi, cette question est-elle très controversée en France. Elle a donné lieu à la formation de différents systèmes qui méritent presque tous le même reproche : c'est que presque tous, au lieu d'envisager la fortune flottante dans son ensemble, dans tous ses éléments, pour en considérer l'état au même moment pour tous, — ainsi que cela est naturel puisque les éléments de la fortune flottante autres que le navire ne sont, en définitive, y compris le fret, que des accessoires du navire, — presque tous examinent séparément ces divers éléments, notamment le navire et le fret, et arrivent même ainsi parfois à des solutions qui ne cadrent pas bien ensemble. C'est là une méthode qui n'est pas rationnelle et qui, pratiquement, est peu sûre, puisqu'elle peut conduire à des conclusions contradictoires. Pourtant, avant

d'étudier la question qui nous préoccupe suivant la méthode qui a notre préférence, nous commencerons par l'examiner conformément à celle que nous critiquons, afin d'exposer les différents systèmes qui ont été soutenus dans cette matière.

190. L'élément par l'examen duquel on commence généralement est le navire. Tout le monde est d'accord pour déclarer que le moment à considérer pour en déterminer l'état, n'est pas celui qui précède immédiatement la naissance de la dette; que, par exemple, en cas d'abordage, c'est après et non avant le sinistre qu'on doit se placer. Le système repoussé était suivi autrefois en Grande-Bretagne, et l'on peut dire, *grosso modo*, que c'est encore aujourd'hui celui que consacre la législation de ce pays, si l'on considère que le forfait de £ 8 ou 15 par tonne représente la valeur moyenne du tonnage anglais à l'état sain (*suprà*, n^{os} 56 et 57).

Mais si, en France, l'époque à laquelle il convient de s'attacher n'est incontestablement pas antérieure à la naissance de la dette, la détermination précise de cette époque divise la doctrine. On s'accorde, en général, pour décider que ce moment n'est pas celui où l'engagement est né. Exception faite de M. Vermond (*Manuel*, n^o 116), d'après lequel le navire doit être abandonné « dans l'état où il se trouvait au moment où s'est produit le fait donnant lieu à l'abandon », tous les auteurs admettent que l'arma-

teur n'est pas obligé d'arrêter son bâtiment en pleine mer pour l'abandonner sur le lieu de l'accident, mais qu'au contraire, le navire doit achever l'expédition qu'il a commencée, et que tous les risques inhérents à cette continuation du voyage sont à la charge des créanciers. Autrement, on rencontrerait des difficultés inextricables toutes les fois que les dettes prennent naissance ailleurs que dans un port, par exemple, en pleine mer à la suite d'un abordage ou d'un contrat d'assistance. Comment expertiser le navire loin de la terre, pour en établir l'état au moment même du sinistre ou de la convention, et pour pouvoir ainsi rendre l'armateur responsable de la perte du navire ou des avaries qu'il peut éventuellement éprouver en suivant sa route (1).

Dans un système, soutenu par M. de Valroger, le navire doit être abandonné dans l'état où il se trouve au moment même de l'abandon, de sorte que tous les créanciers maritimes, à quelque voyage que se rapportent leurs créances, se trouvent dans une situation identique (2). — Malgré sa simplicité évi-

190 (1) Voy. pourtant les conclusions présentées par l'Association française du droit maritime à la conférence d'Anvers de 1898, dans lesquelles elle proposait de considérer, en cas de responsabilité pour fait d'abordage, la valeur du navire, par laquelle l'armateur pourrait remplacer le navire lui-même, *immédiatement* après l'abordage. *Bull. du Com. Mar. Int.*, n° 2, p. 38, et n° 5, p. 28.

(2) DE VALROGER, I, n° 262.

M.-D. Prodromidès

dente, qui est, d'ailleurs, le seul argument dont il peut se prévaloir, ce système n'a pas pu faire fortune. Il conduit, en effet, à une injustice choquante dès lors que l'on admet, comme nous allons le faire plus loin (n° 238), que même après la naissance d'une dette ou l'exercice d'une action en justice, l'armateur peut faire entreprendre au navire de nouveaux voyages sans perdre la faculté d'abandon. Il n'est évidemment pas équitable que les créanciers encourrent les risques de ces nouvelles expéditions, expéditions qui s'effectueront peut-être, remarquons-le bien, dans des conditions défectueuses, l'armateur se gardant bien de faire à son navire des travaux d'entretien dont ses créanciers seraient seuls à profiter.

Aussi, la grande majorité des auteurs ainsi que la jurisprudence décident-elles, tant en France que, semble-t-il, dans la plupart des pays qui admettent l'abandon (3), que le navire doit être envisagé dans l'état où il se trouve à la fin du voyage à l'occasion duquel sont nées les dettes maritimes dont l'armateur veut se libérer par l'abandon (4). Si cet état n'a

(3) Voy. Georges POPLIMONT, *Note sur le projet de traité international réglant la responsabilité des armateurs*, Bull. n° 12 du Com. Mar. Int., p. 21.

(4) En ce sens, Cour suprême des Etats-Unis, 10 mai 1886, *R. I. D. M.*, II, 187; Trib. de commerce d'Anvers, 23 juillet 1892, *ibid.*, VIII, 131. (Dans le Dalloz, 1893, 2, 561, ce jugement porte la date du 13 juillet 1892, et est attribué au Trib. civil d'Anvers);

pas été maintenu jusqu'à l'époque de l'abandon, soit parce que le navire a subi des avaries dans des expéditions subséquentes, soit parce qu'il a augmenté de valeur par des réparations ou des améliorations effectuées par l'armateur, ce dernier sera personnellement responsable de la moins-value résultant des détériorations, comme il sera en droit de précompter, sur les biens qu'il abandonne, la somme qui représente la plus-value due aux améliorations, ou celle qui a été déboursée pour les réparations.

Ce système est celui du Code de commerce *allemand* (5). Il est également suivi par les législations *belge* (art. 47 de la loi de 1908) et *grecque* (art. 279 nouveau C. com.), d'après lesquelles « le propriétaire peut remplacer l'abandon du navire par le paiement de sa valeur à la fin du voyage », ce dernier étant « réputé fini après débarquement complet des marchandises et des passagers se trouvant à bord au moment où l'obligation est née » (6).

191. En ce qui concerne la détermination du fret à abandonner, la question ne présente pas de difficulté quand l'abandon est fait au cours du voyage

BRUGES, 7 juin 1900, *R. I. D. M.*, XVI, 218. — LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 224 ; RIPERT, I, n° 1192 ; JACOBS, I, n° 71.

(5) Voy. GEORGES POPLIMONT, *loc. cit.*

(6) Sur la législation belge, voy. HENNEBICQ, II, n° 507 et 519 ; SMEESTERS, I, n° 108.

qui a occasionné les dettes maritimes ou à la fin de ce voyage. Le fret qu'il faut alors abandonner est celui du voyage qui a vu naître les obligations de l'armateur, et ce fret est le dernier gagné par le navire. Mais la question devient plus délicate lorsque, entre l'abandon et la fin du voyage pendant lequel les dettes sont nées, le navire a effectué d'autres voyages et gagné d'autres frets. Nous verrons plus loin que l'abandon ne doit pas comprendre tous les frets que ces voyages successifs ont procuré, mais seulement le fret d'un seul voyage (n° 198). Mais de quel voyage s'agit-il ?

La presque unanimité des arrêts et des auteurs français se prononcent en faveur du fret, comme ils disent, *pendant*, c'est-à-dire du dernier fret gagné par le navire, celui du voyage qui a immédiatement précédé l'abandon, ou au cours duquel celui-ci est fait (1).

Quels sont les arguments dont s'étaie ce système ? Ils sont surtout d'ordre pratique. On en invoque bien un d'ordre rationnel, qui consiste à dire que le fret étant le fruit du navire, il ne peut être question

191 (1) Cass. Req., 14 janvier 1901, S. 1905, I, 126 ; D. 1901, I, 125 ; Nantes, 30 août 1862, R. N. 1862, I, 285 ; Caen, 15 février 1888, *R. I. D. M.*, V, 189 (le sommaire du recueil indique faussement le sens de cet arrêt) ; Caen, 19 février 1888, *ibid.*, IV, 398. — LAURIN sur CRESP., I, p. 630 ; DESJARDINS, II, n° 289 ; de VALROGER, I, n° 263 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 229 ; VERMOND, n° 111 ; LAURIN, *Précis de droit commercial*, n° 163 ; LYON-CAEN, *Rev. crit.*, 1899, p. 449 et 1902, p. 529.

que du fret pendant au moment de l'abandon ; mais on ne voit pas pourquoi le fret du dernier voyage est plus le fruit du navire, que les frets des voyages précédents, notamment celui du voyage à l'occasion duquel sont nées les dettes maritimes. Le meilleur, en réalité l'unique argument de cette doctrine, c'est sa simplicité.

En offrant comme gage à tous les créanciers un fret identique, alors même que leurs créances seraient nées au cours de voyages distincts, il évite les complications inévitables dans le système qui ferait varier le fret à abandonner avec la date de la naissance de chaque créance. Ces complications sont réelles ; mais, en pareille hypothèse, ne se présentent-elles pas également à propos du navire, quand on décide qu'il doit être envisagé dans son état à la fin du voyage durant lequel a eu lieu l'acte ou le fait qui motive l'abandon ? Cependant, plusieurs des auteurs — et des plus éminents — qui enseignent que le fret à abandonner est celui de la dernière expédition, déclarent qu'il faut considérer l'état du navire à la fin du voyage auquel se rattache la créance. — En revanche, ne serait-il pas exorbitant que l'armateur pût exercer une influence sur les sommes à abandonner en retardant le moment où il exerce la faculté d'abandon, — qu'il pût, par exemple, pour s'affranchir à peu de frais des dettes élevées occasionnées par un grand voyage qui lui a rapporté un

fret considérable, abandonner le fret insignifiant d'une courte traversée ultérieure, jusqu'à l'époque de laquelle il aurait attendu pour faire abandon aux créanciers de la première expédition ?

Il y a là une considération d'équité qui est, à notre avis, décisive. Aussi, croyons-nous, avec la minorité de la doctrine française, que le fret qui doit être abandonné aux créanciers est celui du voyage qui a donné naissance à leurs créances (2).

C'est le système du projet de révision de 1867 : « L'abandon, disait l'exposé des motifs, doit comprendre tout le fret relatif au voyage pendant lequel l'obligation est née. » Il est expressément consacré par l'*Argentine* (art. 880) ; le *Brésil* (art. 494) ; le *Chili* (art. 879) ; le *Costa-Rica* (art. 568) ; l'*Espagne* (art. 587) ; le *Guatemala* (art. 757) ; la *Hollande* (art. 321) ; le *Honduras* (art. 876) ; le *Mexique* (art. 672) ; le *Portugal* (art. 492) ; le *San-Salvador* (art. 800), qui font porter l'abandon sur « le fret touché ou à toucher pour le voyage auquel se rapportent les actes du capitaine » (3). Il est également suivi par la jurisprudence des *Etats-Unis* (4), et c'est

(2) En ce sens : DANJON, II, n° 609 ; RIPERT, I, n° 1200 ; TOUSSAINT, *Code manuel des armateurs et des capitaines*, p. 221.

(3) Voy. CATTIER, *Bull. n° 3 du Com. Mar. Int.*, p. 61.

(4) Cour suprême des Etats-Unis, 10 mai 1886, *R. I. D. M.*, II, 187. — Les articles 4283 et 4284 des statuts révisés parlent du *freight pending* (fret pendant) et du *freight of the voyage* (fret du voyage). La jurisprudence américaine décide que ces expressions indiquent « exclusivement le fret du voyage au cours duquel

celui qu'enseignaient les jurisconsultes allemands sous l'empire de l'ancien Code de commerce. « Par fret, disait William Lewis sur l'article 452 de ce Code, il faut entendre le fret du voyage où la créance a pris naissance, car quand on fait crédit au navire en raison de ce qu'il représente, on a en vue, non les bénéfices qu'il peut réaliser dans l'avenir, mais le fret du voyage qu'il va entreprendre ou qu'il a entrepris » (5). L'article 756 du nouveau Code de commerce *allemand* porte formellement que le fret compris dans la fortune de mer est celui « *du voyage à l'occasion duquel la créance est née.* » Cette opinion est enfin celle qui prévalait en *Belgique*, déjà sous la loi du 21 août 1879 (6) ; c'est dans le même sens qu'est interprété aujourd'hui l'article 46 de la loi du 10 février 1908. Le fret à abandonner, a déclaré M. Renkin, Ministre de la Justice, lors des travaux préparatoires de cette loi, est « le fret afférent au voyage tel qu'il est défini à l'article 48 », c'est-à-dire le fret du voyage qui prend fin « après débarquement complet des marchandises et des passagers se trouvant à bord *au moment où l'obligation est*

les passagers ou les biens ont été exposés aux risques. » Cour d'appel (2^e circuit), 23 juin 1905, *R. I. D. M.*, XXI, 521. — Ainsi, la qualification « fret pendant » n'a pas la même signification dans le style du législateur américain et dans celui de la doctrine française.

(5) LEWIS cité par de VALROGER, I, n° 263.

(6) JACOBS, I, n° 72.

née » (7). — Ajoutons enfin, sans y attacher une importance particulière, que, dans un cas spécial, celui d'échouement du navire à l'entrée d'un port ou d'avaries causées par le navire aux ouvrages du port, le législateur français lui-même permet au propriétaire, par l'alinéa 4 que la loi du 12 août 1885 a ajouté à l'art. 216 C. com., de se libérer, même envers l'Etat, de toutes dépenses d'extraction ou de réparation, « par l'abandon du navire et *du fret des marchandises à bord* », ce qui ne peut s'entendre assurément que des marchandises se trouvant à bord au moment du sinistre, c'est-à-dire au moment de la naissance de la responsabilité de l'armateur, et non des marchandises chargées sur le navire pendant le dernier voyage (8).

192. Tels sont les différents systèmes qui ont été élaborés par rapport à la fixation du moment auquel on doit se placer pour déterminer l'état des deux principaux éléments de la fortune de mer, le navire et le fret. Ces systèmes, avons-nous dit, pèchent par leur méthode. Rationnellement, il est, en effet, peu méthodique de considérer séparément les éléments de la fortune de mer, alors même que cette manière

(7) Voy. SMEESTERS, I, n° 115.

(8) Cette dernière idée, bien que paradoxale, a été pourtant soutenue par M. LAURIN, *Précis de droit commercial*, n° 163. — Sur l'étendue précise du fret à abandonner dans l'hypothèse de l'alinéa 4 de l'art. 216, voy. *infra*, n° 199.

de procéder n'aurait pas d'inconvénient pratique parce qu'on aurait pris soin d'aboutir à des conclusions identiques pour le navire et le fret. Ce qu'on ne doit pas oublier, c'est que, pour se libérer des dettes maritimes, l'armateur doit, bien que la loi n'emploie pas cette expression, abandonner sa fortune de mer. Il est essentiel d'avoir cette idée présente à l'esprit pour bien poser la question que nous examinons ; car alors on ne la posera plus sous cette forme défectueuse : « à quel moment faut-il considérer le navire ? à quel moment faut-il considérer le fret ? », mais sous cette autre, bien plus logique : « à quel moment faut-il considérer la fortune de mer ? » Cette manière d'envisager les choses ne comporte qu'une règle d'ensemble, s'appliquant à la fortune flottante entière, prise dans tous ses éléments.

Donc, partons de ce principe que, quelle que soit la solution à adopter par la suite, il faut établir, en ce qui concerne le point que nous étudions, une même règle pour tous les biens compris dans l'abandon, comme formant un seul tout. « Le fret, dit M. de Valroger, étant attribué au créancier comme l'accessoire du navire, il faut prendre l'état du navire et celui du fret au même moment » (1).

Quel doit être ce moment ? Pour M. de Valroger, ce doit être celui de l'abandon. « L'abandon, portait

192 (1) De VALROGER, *Responsabilité des propriétaires de navires*, R. I. D. M., XV (1899-1900), p. 268.

« l'art. 8 d'un avant-projet qu'il avait rédigé à la suite de la conférence de Londres, a pour objet le « navire, en l'état où se trouve le navire au moment « de l'abandon, et le fret du voyage en cours à ce « moment, perçu ou à percevoir » (2). Ce système, avons-nous dit (n° 190), a l'avantage de la simplicité, puisqu'il évite, en ce qui concerne la détermination des biens à abandonner, de distinguer entre les créanciers selon le voyage auquel chaque groupe de créances se rapporte. Mais il a été indiqué également qu'il entraîne cette conséquence, inadmissible en équité, de faire dépendre l'étendue du gage des créanciers du bon plaisir de l'armateur, du moment auquel celui-ci se décide à faire abandon.

A notre avis, la meilleure solution est celle qui consiste à envisager la fortune de mer à la fin du voyage qui a donné naissance aux droits des créanciers abandonataires. Certes, elle a cet inconvénient pratique, — dont l'absence, dans le précédent système, en fait le mérite, — de créer une situation vraiment compliquée toutes les fois que l'on se trouve vis-à-vis de créances se rapportant à des voyages distincts. Mais, après tout, cette difficulté n'est pas inextricable, et ce n'est pas chose impossible que de

(2) Cmpr. Marseille (motifs), 22 janvier 1901, J. M. 1901, I, 152.
— Les motifs de ce jugement sont, en partie, reproduits *infra*, n° 206.

faire le compte des dettes et de la fortune de mer afférentes à chaque expédition (*infra*, n° 249). Par contre, cette solution a, sur la précédente, cette supériorité marquée d'être à la fois plus équitable et plus rationnelle. Plus équitable ; car elle enlève à l'armateur le moyen de diminuer, par le retard qu'il peut apporter à l'exercice de l'abandon, le gage de ses créanciers, dont la consistance et l'état sont, dans ce système, définitivement fixés à la fin de l'expédition, et dont les modifications ultérieures en mal ou en bien ne doivent pas plus nuire que profiter aux créanciers. Solution plus rationnelle aussi ; car, bien que, dans la législation française, ce soit l'armateur lui-même et non sa fortune de mer qui soit tenu à raison des dettes maritimes, et que, par l'abandon de la fortune de mer, l'armateur se libère d'une obligation personnelle garantie, en principe, par la totalité de son patrimoine, il n'en est pas moins vrai que l'on doit considérer chaque expédition maritime comme une entreprise distincte ayant son actif et son passif. Or, de même que, dans une entreprise, c'est son actif propre, tel qu'il existe au jour de la clôture, et non l'actif d'une autre entreprise qui est affecté à son passif, de même il est naturel que les dettes d'une expédition soient gagées par la fortune de mer en l'état où elle se trouve à la fin de cette expédition et non d'une autre, et que, par conséquent, les créanciers d'expéditions différentes, comme

ceux d'entreprises différentes, aient des gages différents.

L'idée que, pour déterminer la consistance et l'état de la fortune de mer, ou pour en fixer la valeur, il faut se placer à la fin du voyage pendant lequel sont nées les dettes sujettes à limitation, a prévalu dans toutes les conférences du Comité Maritime International qui ont eu à s'occuper de ce point, ainsi que dans les conférences diplomatiques de Bruxelles de 1909 et de 1910 (3) ; sauf que ces conférences n'ont pas toujours défini ce voyage d'après le sens naturel du mot, et qu'elles l'ont parfois, au moyen d'une présomption artificielle, considéré comme terminé à un moment antérieur à celui où le navire atteint le point le plus éloigné indiqué lors du départ. — C'est ainsi que l'article 1^{er} des avant-projets de traité d'*Amsterdam* (1904) et de *Liverpool* (1905), et l'article 2 des avant-projets de la *Commission de Paris* de 1906 et de la conférence de *Venise* de 1907 limitaient la responsabilité du propriétaire pour chaque voyage : les deux premiers, « a) au navire ou à sa valeur à

(3) C'était aussi la solution du Congrès international institué, en 1888, à Bruxelles par le gouvernement belge. L'abandon devait comprendre, aux termes de la résolution de ce Congrès, « le navire et le fret ou leur valeur à la fin du voyage pendant lequel l'obligation est née » (*suprà*, n° 82). — Au contraire, le Congrès d'Anvers de 1885 s'attachait « à la valeur du navire et du fret au moment de la poursuite », et un de ses membres avait même proposé, mais sans succès, de se placer au moment de l'abandon (*suprà*, n° 81).

la fin du voyage au choix du propriétaire ; b) au fret net du voyage jusqu'à sa fin ; c)... » ; les deux autres, « au navire, au fret et aux accessoires du navire afférents au voyage », ou, au choix du propriétaire, « à la valeur du navire à la fin du voyage » (4) ; et l'on sait que tous les quatre entendaient par voyage celui qui est « réputé fini après débarquement complet des marchandises et des passagers se trouvant à bord au moment où l'obligation est née » (suprà, nos 88 et 89). Les *Bases de 1909* reproduisaient (art. 2) le système de limitation de Venise, mais leur article 7 introduisait la notion du voyage raccourci, en stipulant que « le voyage est réputé fini pour le navire au premier port d'escale ou de relâche qu'il atteint après l'événement donnant lieu au recours, ou au port même dans lequel il se trouve lorsque cet événement survient » (suprà, n° 94). Enfin, l'avant-projet B de Bruxelles limite la responsabilité du propriétaire, avec, sauf exception, un maximum de £ 8 par tonne, à « la valeur du navire, du fret et des accessoires du navire et du fret » (art. 1^{er}), cette valeur étant envisagée : en ce qui concerne le navire (art. 2), (et exception faite de certains cas très importants où elle est fixée immédiatement après l'événement donnant naissance à la créance, ou encore au

(4) Nous n'avons pas à parler ici de la faculté pour le propriétaire de substituer à ces modes de libération le forfait de £ 8 par tonne, admis par tous les quatre avant-projets.

port de destination du chargement endommagé), à la fin du voyage qui a vu naître l'obligation ; et, en ce qui concerne le fret (art. 4), d'après les « marchandises se trouvant à bord au moment où la responsabilité a pris naissance » (suprà, n° 101). Quant à l'avant-projet A, il restreint l'obligation du propriétaire (nous négligeons la faculté, pour lui, de se libérer, dans certaines hypothèses, par le paiement du forfait de £ 8 par tonne), sur la fortune de mer ou sur sa valeur à la fin du voyage « pour lequel le navire a été armé et équipé » (art. 1^{er}, 5, 6 et 7 combinés), et qui, en cas d'abordage, de sauvetage ou d'assistance (art. 8), prend fin au premier port d'escale ou de relâche où le navire entre après ces événements (suprà, n° 103).

SECTION II

Composition exacte de la fortune de mer

193. La fortune de mer se compose du navire à l'occasion duquel sont nées les dettes dont le propriétaire veut se libérer par l'abandon, et du fret gagné par ce navire. Outre ces deux éléments, il y a lieu parfois d'y faire comprendre certaines sommes ou certaines créances accessoires au navire et au fret, ou qui en tiennent la place.

Étudions successivement ces trois éléments de la

fortune de mer : a) le navire ; b) le fret ; c) les sommes ou les créances accessoires ou de remplacement.

SOUS-SECTION PREMIÈRE

Le navire

194. Le navire est l'objet principal de l'abandon. Il doit être abandonné, avons-nous dit, dans l'état où il se trouve à la fin du voyage auquel se rattachent les droits des créanciers abandonataires (n° 190). Par conséquent, si, entre la naissance des obligations de l'armateur et la fin du voyage qui les a occasionnées, le navire a été détruit en partie, qu'il a été réduit à l'état d'épave, ou même qu'il a été perdu complètement sans laisser trace à la surface de la mer, l'abandon comprendra des débris, ou une épave, ou encore un bâtiment qui se trouve au fond des eaux (1). C'est même, pratiquement, dans ces éventualités-là, du moins en ce qui concerne les grands bâtiments qui coûtent des millions, que leur propriétaire se décide à faire abandon ; car lorsqu'un tel navire est à l'état sain, il est rare que sa valeur, ajoutée à celle du fret gagné, soit inférieure au montant des dettes nées à l'occasion d'un seul voyage.

194 (1) Paris, 24 mai 1862, S. 1862, 2, 243 ; D. 1862, 2, 175 ; Rouen, 16 décembre 1868 et Cass. Req. 10 août 1869, S. 1869, 1, 471 ; D. 1872, 1, 79 ; Dunkerque, 29 mai 1906 (sous Cass.), S. 1908, 1, 113 ; D. 1908, 1, 97 ; Bruges, 7 juin 1900, *R. I. D. M.*, XVI, 218. — LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 224 ; DANJON, II, n° 600 ; RIPERT, I, n° 1191.

195. Il a été dit plus haut (n° 46) que l'expression « fortune de mer » ne doit pas faire croire que le propriétaire doit abandonner tous les navires, toute la flotte qu'il peut posséder. Le seul navire que l'abandon doit comprendre est celui au voyage duquel se rapportent les dettes dont le propriétaire veut limiter l'étendue par l'exercice de la faculté de l'article 216 § 2. Il est naturel, en effet, que — le désir du législateur étant de restreindre les charges qu'une expédition peut imposer à l'armement — le seul navire qui doive entrer dans le gage des créanciers de cette expédition, soit celui qui l'a effectuée, celui qui y a été risqué. Par rapport à ces créanciers, les autres navires du propriétaire font partie de sa fortune de terre, c'est-à-dire d'un patrimoine auquel ils ne peuvent pas toucher, une fois la faculté d'abandon exercée. Mais il est, naturellement, à peine nécessaire d'indiquer qu'il ne s'agit ici que des navires faisant l'objet d'un armement distinct. Les embarcations qui dépendent du navire abandonné doivent être comprises dans l'abandon, car elles sont les accessoires de ce navire et rentrent, par conséquent, dans la fortune de mer dont ce navire est le pivot (1).

196. Dans le système français de limitation, la fortune de mer est constituée *en nature*. Par consé-

195 (1) DANJON, II, n° 597.

quent, le propriétaire doit abandonner à ses créanciers le navire lui-même ; il ne peut pas lui substituer sa valeur, de même que ses créanciers ne peuvent pas refuser d'accepter le navire abandonné pour en réclamer le prix. — On sait, au contraire, que la législation des Etats-Unis d'Amérique s'attache, en principe, à la *valeur* de la fortune de mer (n° 48), et que le Congrès de Venise de 1907 (n° 89), ainsi que les Conférences diplomatiques de Bruxelles de 1909 et de 1910 (nos 94, 101 et 103) ont, soit permis au propriétaire de substituer à la fortune flottante en nature sa valeur pécuniaire (Venise, art. 6 ; Bruxelles, Bases et avant-projet A, art. 5), soit même limité de plein droit sa responsabilité à cette valeur (avant-projet B, art. 1^{er}). — Nous n'avons pas à revenir ici sur les avantages que présente, à nos yeux, la constitution de la fortune de mer en valeur (*suprà*, n° 61). Ajoutons seulement que, même en droit français, il y a des cas où, dans l'ensemble des biens abandonnés, le navire est remplacé par sa valeur. Cela arrive lorsque, à la suite d'avaries subies par le navire, ou de sa perte, le propriétaire se trouve, en vertu des principes généraux que nous examinerons plus loin (n° 209 et s.), dans l'obligation de faire comprendre dans la fortune flottante, soit la somme qui représente la valeur diminuée ou perdue du navire, soit la créance qu'il peut posséder contre le tiers responsable de ces avaries ou de cette perte.

SOUS-SECTION II

Le Fret

197. Le second élément de la fortune de mer est le fret, qui est le fruit civil du navire. Il est compris dans l'abandon avec ce dernier, car il serait profondément injuste que le propriétaire pût répudier les charges de l'expédition tout en conservant les bénéfices. Mais ce motif même de l'attribution du fret aux créanciers abandonataires nous indique que l'existence d'un fret n'est pas une condition indispensable à l'application de l'al. 2 de l'art. 216. De même que la perte totale du navire n'empêche pas l'exercice de l'abandon (n° 194), lequel, abstraction faite des créances éventuelles de remplacement, ne comprend alors que le fret, de même, l'absence d'un fret n'est pas un obstacle à la limitation des obligations du propriétaire, lequel (toujours en négligeant les valeurs possibles de remplacement) n'abandonnera alors que le navire, pourvu, toutefois, que ce dernier existe encore lui-même. Ainsi donc, la fortune de mer sera abandonnée sans comprendre de fret toutes les fois que l'expédition n'en aura pas procuré. C'est ce qui arrive en cas de navigation sur lest, de perte totale de la cargaison par force majeure (art. 302 C. com.) si le fret n'a pas été stipulé payable à tout événement, ou encore en cas de navigation de plaisance, — à sup-

poser, ce que nous n'avons pas admis dans l'état actuel de la législation (n° 149), que les bâtiments de plaisance puissent être abandonnés (1).

En revanche, il y a des hypothèses où, non seulement il y a un fret, ce qui est le cas normal, mais où encore ce fret a plus d'importance que le navire. Ce dernier a pu, en effet, perdre une grande partie ou même la totalité de sa valeur à la suite de graves avaries ou d'un naufrage. Malgré ces accidents dont le bâtiment a été atteint, le fret peut être dû, soit parce qu'il a été convenu qu'il serait payé même en cas de perte de la cargaison (art. 302 § 2), soit, tout simplement, parce que les marchandises ont été sauvées. Il est évident que, dans ces cas, le montant du fret peut dépasser la valeur des débris ou de l'épave du navire.

198. L'abandon ne comprend pas tous les frets gagnés par le navire dans tous les voyages qu'il a pu effectuer depuis qu'il est en service. Il ne comprend que le fret d'un voyage unique. Ce voyage doit être, à notre avis, celui durant lequel sont nés

197 (1). Voy. pourtant DANJON, II, n° 580 qui prétend que, pour les navires de plaisance, on doit laisser aux tribunaux le soin de fixer une somme représentant la valeur de jouissance du bâtiment, c'est-à-dire un équivalent du fret. — Nous croyons que les *yachtsmen* ne peuvent pas exercer la faculté d'abandon. Mais, si on leur reconnaît ce droit, on ne doit pas leur demander d'abandonner, avec le navire, une somme équivalant à un fret, car comment exiger l'abandon de bénéfices que les bâtiments de plaisance ne peuvent pas — du moins, en principe, — rapporter ?

les droits des créanciers abandonataires, car, par rapport à ces créanciers, seul le fret de ce voyage constitue un bénéfice pour le propriétaire. Mais l'on sait déjà que la jurisprudence, approuvée par la majorité des auteurs, décide que le fret qui doit être abandonné est celui du dernier voyage, de celui pendant lequel, ou immédiatement après lequel la faculté de l'art. 216 § 2 est exercée (n° 191). Dans tous les cas, les frets antérieurement gagnés dans les expéditions qui ont précédé soit — dans le système courant — le dernier voyage, soit — dans notre système — le voyage qui a occasionné les dettes sujettes à limitation, n'ont pas à être abandonnés, car ils sont entrés dans la fortune de terre du propriétaire, laquelle est intangible au regard des créanciers maritimes (1).

Par identité de motifs, l'abandon ne doit pas comprendre les frets gagnés dans de nouveaux voyages, c'est-à-dire, dans notre système, entre la fin du voyage auquel se rapportent les obligations du propriétaire et l'époque où l'abandon est exercé (2). Ces frets font également partie de la fortune de terre de l'armateur, au même titre que ceux gagnés avant la naissance de ses dettes, et s'ils entrent dans la composition d'une fortune de mer sujette à abandon,

198 (1) LAURIN sur CRESP, I, p. 629; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 228; DANJON, II, n° 609.

(2) En ce sens, RIPERT, I, n° 1200.

cette fortune de mer ne peut être que celle qui est renouvelée par l'expédition durant laquelle ils ont été produits, et non la fortune de mer risquée dans une expédition antérieure. Naturellement, la question que nous examinons ne se pose pas dans le système qui envisage, soit toute la fortune de mer, soit seulement le fret, au moment de l'abandon ; car, dans un tel système, il ne peut pas être question de nouveaux frets gagnés dans de nouveaux voyages.

199. Si le propriétaire n'a à abandonner que le fret d'un seul voyage, du moins doit-il faire abandon de la totalité du fret que lui procure ce voyage. Il importe peu que ce fret se rapporte à des marchandises se trouvant à bord au moment où les droits des tiers sont nés, ou à des marchandises qui, à ce moment-là, étaient déjà déchargées dans un port intermédiaire, ou encore à des marchandises chargées après ce moment, mais au cours de la même expédition ; car, dans toutes ces hypothèses, il ne cesse pas de constituer un bénéfice produit par une même expédition, celle dont le propriétaire doit abandonner les profits, parce qu'il en répudie les charges. D'ailleurs, l'art. 216 ne fait, en principe, aucune distinction à cet égard ; il n'en établit une que dans un cas particulier, — exception qui confirme la règle (1).

199 (1) Bordeaux, 5 novembre 1895, *R. I. D. M.*, XI, 452. — DANJON, II, n° 610 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 231 ; RIPERT, I, n° 1199, — *Contrà*, de VALROGER, I, n° 263.

Ce cas particulier est celui « *de naufrage du navire dans un port de mer ou havre, dans un port maritime ou dans les eaux qui leur servent d'accès, comme aussi (celui) d'avaries causées par le navire aux ouvrages d'un port* » (*suprà*, n° 169). La Commission de la Marine Marchande, instituée en 1873 et sur l'initiative de laquelle la faculté d'abandon a été, ainsi qu'on le sait, rendue applicable à cette hypothèse, avait proposé de distinguer, dans cette même hypothèse et en ce qui concerne la consistance de la fortune de mer à abandonner, entre le cas où l'accident est dû à la faute du capitaine, et celui où il est arrivé par force majeure : dans le premier cas, il y aurait lieu d'abandonner le navire et le fret ; dans le second, le navire seulement (2). Le Conseil d'Etat repoussa, avec beaucoup de raison, cette distinction qui était de nature à créer des contestations inévitables sur la recherche de la cause du sinistre, et qui, au surplus, conduisait, ainsi que l'avait expliqué M. Griolet, rapporteur de la section des travaux publics, à ce résultat excessif « d'autoriser l'armateur à conserver le fret, alors que l'administration aurait fait, pour l'extraction du navire, des dépenses, quelquefois énormes, et que, d'ordinaire, elle aurait seule, en retirant les marchandises, procuré à l'armateur le paiement du fret. »

(2) Voy. DESJARDINS, V, n° 1267.

Mais le Conseil d'Etat proposa une autre solution. Considérant que, dans notre hypothèse, « l'obligation résultait, pour ainsi dire, du fait du navire lui-même », — motif, à la vérité, peu convaincant, — il proposa de restreindre le fret à abandonner, et de décider que, contrairement à la règle générale, ce fret serait, non celui qui se rapporte à tout le voyage, mais uniquement « le prix de transport des marchandises chargées au moment de l'accident ». Cette idée l'emporta définitivement. Aussi, l'alinéa 4 que la loi du 12 août 1885 ajouta à l'art. 216, stipule-t-il que, dans l'hypothèse qu'il prévoit, « le propriétaire du navire peut se libérer, même envers l'Etat, de toutes dépenses d'extraction ou de réparation, ainsi que de tous dommages-intérêts, par l'abandon du navire et *du fret des marchandises à bord* ». — Donc, dans ce cas particulier, et dans ce cas seulement, le propriétaire qui exerce la faculté d'abandon n'a à rapporter ni le fret afférent aux marchandises débarquées avant l'échouement ou le heurt du navire contre les ouvrages du port, ni celui qui se réfère aux marchandises chargées après le sinistre (3).

(3) Il est à remarquer que l'art. 52 de la loi *belge* du 10 février 1908, ainsi que l'art. 284 nouveau du Code de commerce *grec*, qui s'occupent de l'hypothèse prévue par l'al. 4 de l'art. 216, ne modifient pas, pour cette hypothèse, la consistance ordinaire de la fortune de mer ; donc celle-ci comprend, avec le navire, le fret de tout le voyage, et non seulement celui des marchandises à bord lors de l'accident.

199 bis. Au sujet de l'abandon du fret s'élèvent plusieurs questions spéciales, souvent assez délicates. Elles se posent notamment à propos du connaissance direct, de l'affrètement à temps, de l'affrètement au travers, du sous-affrètement.

200. Lorsque les marchandises doivent être transportées successivement par terre et par mer, ou par plusieurs navires, et que, lors de la prise en charge, il a été dressé un connaissance direct, un *through bill of lading*, se rapportant à tout le voyage et indiquant un prix qui comprend à la fois le fret ou les frets de mer et le prix de transport terrestre, la somme qui doit être abandonnée par le propriétaire du navire qui invoque le bénéfice de l'art. 216 § 2, n'est pas la somme entière qui figure dans le connaissance, mais uniquement la part qui lui en revient ; la part revenant à la compagnie des chemins de fer ou aux propriétaires des navires non responsables est étrangère à la fortune de mer abandonnée par le propriétaire responsable et, par conséquent, n'est pas comprise dans l'abandon qu'il effectue. «... Il doit être entendu, disait la commission « de l'association belge pour l'unification du droit « maritime, dans une de ses réunions de 1898, qu'il « s'agit du fret de mer, c'est-à-dire du fret du navire « propre au voyage accompli par le navire lui-même, « et non pas du prix de transport par terre qui, « sous l'empire des connaissances directs et des

« tarifs unifiés (*through rates*), est souvent porté sur « le connaissance. Cette solution ne saurait faire de « doute » (1).

201. Il se peut que le navire soit affrété non pour un voyage déterminé, mais à *temps*, par exemple au mois ou à l'année, pour une durée déterminée ou non. Le fret qui doit être alors abandonné aux créanciers d'une expédition n'est pas celui qui a été stipulé pour tout un mois, ou pour toute une année, et, à plus forte raison, le fret total correspondant à la durée entière de l'affrètement, mais une part seulement de ce fret, proportionnée au dernier voyage ou, dans notre théorie, au voyage pendant lequel sont nées les charges répudiées par l'exercice de l'abandon (1).

202. Il se peut encore que l'affrètement porte à la fois sur l'aller et le retour. Dans cette hypothèse, on se borne, généralement, à dire que si deux frets distincts ont été stipulés pour l'aller et le retour, l'abandon comprendra celui de l'aller ou du retour, selon qu'il est fait pendant l'aller ou pendant le retour, — selon qu'il est fait, dirions-nous plutôt, aux créanciers de l'aller ou à ceux du retour (1), — et qu'au contraire en cas d'*affrètement au travers*,

200 (1) Voy. SMEESTERS, I, n° 118.

201 (1) Marseille, 30 décembre 1869, J. M. 1870, I, 47. — RIPERT, I, n° 1201.

202 (1) Anvers, 28 janvier 1893, *R. I. D. M.*, VIII, 586 ; Cour d'appel (2^e circuit) des Etats-Unis, 23 janvier 1905, *ibid.*, XXI, 521.

c'est-à-dire s'il avait été convenu qu'il ne serait dû de fret que pour les marchandises de retour, le fret sera rapportable en entier ou ne le sera pas du tout, suivant que l'abandon est fait pendant le retour ou pendant l'aller (2). — Ajoutons seulement que certains auteurs, trouvant cette solution inique, proposent, dans l'hypothèse d'affrètement au travers, de faire une ventilation du fret pour déterminer la part correspondant à l'aller et celle correspondant au retour. Ils justifient leur système par ce motif que la clause du contrat d'affrètement qui stipule que seules les marchandises de retour payent un fret est une *res inter alios acta* pour les tiers, lesquels étaient fondés à croire que le navire voyageait moyennant un fret (3) ; — motif qui, hâtons-nous de le dire en

(2) LAURIN SUR CRESP, I, p. 631 ; DESJARDINS, II, n° 289 ; DE VALROGER, I, n° 263 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 234. — Cpr. Le Havre, 6 avril 1870, J. M. 1872,2,246.

(3) En ce sens, RIPERT, I, n° 1201. Dans le même sens se prononçaient MM. LYON-CAEN et RENAULT dans leur *Précis de droit commercial*, II, n° 1168 ; mais ils ont, depuis, abandonné cette opinion, ainsi que cela apparaît de la note précédente. — Un arrêt de la Chambre civile du 10 juin 1879 (S. 1881,1,457), statuant sur l'hypothèse prévue aujourd'hui par l'art. 258 § 6 C. com. (*suprà*, n° 186), décide que les frais de rapatriement des marins naufragés, qui sont à la charge de l'armement, sont imputés par privilège sur le fret gagné pendant le voyage d'aller, quoique le navire ait voyagé sous l'empire d'une charte-partie ne donnant droit à aucun fret d'aller. Cette décision, bien que relative à un cas étranger au nôtre, semble impliquer que, dans l'hypothèse d'une fortune de mer abandonnée, la Cour suprême déciderait que cette dernière doit comprendre une somme représentant le fret qui aurait été dû si l'affrètement n'était pas au travers. Cpr. la note de M. LYON-CAEN sous cet arrêt dans le *Sirey*.

passant, nous paraît peu probant, car il n'est pas du tout certain que le contrat d'affrètement soit inopposable aux créanciers maritimes, ayants cause de l'armateur et qui ne peuvent prétendre à un fret qu'en invoquant précisément ce contrat.

Nous croyons que la question doit être envisagée sous un autre angle, et qu'il faut distinguer selon qu'en fait, l'aller et le retour constituent ou non deux voyages distincts. Si oui, les solutions précitées qu'enseigne la majorité de la doctrine seront exactes. Deux frets séparés ont-ils été convenus pour les deux voyages ? Les créanciers abandonataires auront droit à celui de l'aller ou à celui du retour, selon que leurs droits se rattachent au premier ou au second voyage, — selon que l'abandon est fait, diraient la jurisprudence et la plupart des auteurs, pendant le premier ou le second voyage. Par contre, s'il n'a été stipulé qu'un fret de retour, seuls les créanciers du voyage de retour y auront droit, et aucun fret ne rentrera dans le gage des créanciers de l'aller. Mais, au contraire, si l'aller et le retour ne sont, en fait, que deux traversées d'un même voyage, ce qui, pratiquement, sera souvent le cas dans un affrètement au travers, l'abandon doit alors, à notre avis, comprendre la totalité du fret que ce voyage a pu rapporter au propriétaire, que l'abandon soit fait aux créanciers de l'aller ou à ceux du retour, puisque, par hypothèse, ils sont tous créanciers de la même

expédition, et que le propriétaire doit abandonner tout le fret que lui fait gagner un voyage (4). Ainsi, qu'un fret distinct ait été stipulé pour l'aller et le retour, ou qu'il ait été convenu que les marchandises de retour payeraient seules un fret, le propriétaire doit abandonner, dans le premier cas, les deux frets, et, dans le second, la totalité du fret de retour, et cela même si l'abandon est fait aux créanciers dont les droits se rattachent à l'aller ; pourvu, bien entendu, qu'il ait lui-même gagné le fret de retour.

203. Lorsque le propriétaire exploite lui-même son navire, le fret qu'il doit abandonner est incontestablement celui qu'il stipule de ses affrêteurs et qui est porté dans les connaissements. Mais il se peut que les deux qualités de propriétaire et d'armateur ne soient pas réunies sur la même tête, notamment parce que le propriétaire a, moyennant un prix de location, cédé l'exploitation du navire à un affrêteur principal, lequel le sous-frète à des tiers (*suprà*, n° 18). Quand l'abandon est exercé par cet affrêteur principal, tout le monde reconnaît que ce qu'il doit abandonner, ce sont les frets afférents aux sous-affrètements qu'il contracte, et non une somme égale au fret principal qu'il paye au propriétaire. Mais dans le cas où c'est ce dernier qui se prévaut de la faculté d'abandon, on ne rencontre plus le même

(4) Cpr. DANJON, II, n° 611 *in fine*.

accord, et la question de savoir si, dans la fortune de mer qu'il abandonne, il doit faire comprendre le fret de louage qu'il touche, ou le fret de transport qui revient au locataire du navire, donne lieu à des difficultés qui ont été déjà entrevues (nos 123 et s.).

D'après M. Danjon (II, n° 604 et 604 *bis*), le propriétaire non-armateur doit abandonner le fret des marchandises chargées sur le navire, et non le fret principal, car, dit-il, s'il a à répondre des actes et des faits du capitaine, bien qu'il ne soit ni son mandant, ni son commettant, ce ne peut être qu'à titre d'armateur putatif (*suprà*, n° 18) ; donc, les choses doivent se passer comme s'il était réellement en même temps armateur.

Pourtant, comment obliger le propriétaire d'abandonner un fret qui ne lui appartient pas et qui n'est pas celui qui constitue son bénéfice ? Certes, le fait que le sous-fret est la propriété d'un autre que le propriétaire du navire ne suffirait pas, à lui seul, pour réfuter le système de M. Danjon ; car le fret n'est pas un corps certain, mais la créance d'un genre, et on peut très bien payer une somme d'argent dont le montant soit égal à celui d'une créance appartenant à autrui. Mais encore faut-il connaître ce montant. Or, le propriétaire n'est pas en état de fixer par lui-même celui du fret stipulé par le sous-fréteur (cpr. n° 124). Passons, cependant, sur cette difficulté, en somme secondaire, et dont le proprié-

taire pourrait, à la rigueur, se tirer en mettant l'armateur en cause, sur le fondement de son droit de recours contre lui.

Mais le point le plus faible de ce système consiste en son iniquité évidente. Les frets des sous-affrètements sont, le plus souvent plus élevés que le prix de louage du navire. Est-il juste que le propriétaire (en admettant qu'il doive abandonner un fret avec le navire) paye aux créanciers maritimes, qui sont en réalité, les créanciers de l'armateur, une somme supérieure à celle qu'il touche, alors cependant que c'est en vertu de l'idée qu'il constitue un bénéfice, que le fret est attribué aux créanciers abandonataires ? (n° 197). On nous répondra, peut-être, que le propriétaire a un recours contre l'armateur, mais il suffira de répliquer que ce dernier peut-être insolvable. Ajoutons que si le fret n'a pas encore été payé par les chargeurs, ou qu'il l'a été au capitaine agissant en cette qualité, — cas auxquels le propriétaire non-armateur ne peut pas certainement, à l'encontre du propriétaire-armateur et de l'armateur non-propriétaire (*infra*, n° 204 et 205), abandonner la créance contre les chargeurs ou le capitaine, puisque cette créance ne lui appartient pas, — ajoutons, disons-nous, que décider, même dans cette hypothèse, que le propriétaire doit verser, en espèces, aux créanciers maritimes le montant d'un fret, c'est lui faire subir l'insolvabilité éventuelle des chargeurs

ou du capitaine, car, à son action récursoire contre l'armateur, celui-ci opposera l'abandon de sa créance contre ces derniers (*suprà*, n° 124); or, cette solution qui, à notre sens, est injuste même dans le système suivant lequel le propriétaire doit abandonner le fret de la charte-partie, devient plus onéreuse encore pour le propriétaire, et, partant, plus injuste, dans le système qui l'oblige d'abandonner le fret des connaissements, le taux des sous-affrètements étant généralement supérieur, ainsi que cela vient d'être dit, à celui de l'affrètement principal, — ce qui fait que le propriétaire non-armateur aura à pâtir de l'insolvabilité possible du capitaine ou des chargeurs pour une somme plus grande dans le système du sous-fret, que dans celui du fret principal.

La doctrine de M. Danjon était déjà enseignée par M. de Courcy (I. p. 143), sauf que, d'après l'ingénieur publiciste, le propriétaire ne devait abandonner le fret afférent aux sous-affrètements qu'à condition qu'il fût supérieur au fret principal; dans le cas, au contraire, où il lui était inférieur, M. de Courcy pensait que le propriétaire devait faire abandon du fret de la charte-partie. — Notons, d'ailleurs, que cette distinction n'est pas très en harmonie avec la proposition dont est déduite la solution de la première hypothèse; car, si le propriétaire doit abandonner, en principe, le fret des connaissements à titre d'armateur putatif, cette règle doit s'appliquer même au cas où le fret de la charte-partie est supé-

à celui des affrètements, puisque, dans cette hypothèse comme dans l'autre, le propriétaire n'est poursuivi par des créanciers qui, en réalité, ne sont pas les siens, que parce qu'il est censé avoir exploité lui-même son navire : donc, dans les deux cas, les choses devraient se passer comme si, à sa qualité de propriétaire, il réunissait effectivement celle d'armateur.

Dans le système qui est celui de la majeure partie de la doctrine, le propriétaire n'a, dans tous les cas, à abandonner que le fret principal qu'il touche, sans avoir à s'inquiéter du sous-fret revenant à l'armateur, et qui ne doit être abandonné que lorsque c'est ce dernier qui est poursuivi par les créanciers maritimes (1). C'est le système adopté par l'avant-projet

203 (1) De VALROGER, I, n° 263 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 233 *bis* ; RIPERT, I, n° 1198 ; JACOBS, I, n° 72 ; HENNEBICQ, II, n° 524 ; SMEESTERS, I, n° 117. — On ajoute, généralement, dans cette doctrine, que si l'affréteur principal tient le navire en vertu d'une charte-partie à temps, le propriétaire devra alors abandonner, non son loyer global, mais une part de ce loyer proportionnée au voyage auquel se rattachent les dettes maritimes dont il veut se libérer. Voy. JACOBS et HENNEBICQ, *loc. cit.*, — Compr. le discours de M. LEFEBVRE à la conférence de Venise (*Bulletin n° 19 du Com. Mar. Int.*, p. 578), qui ajoutait que le propriétaire ne devrait rapporter aucune part de son loyer, si, dans le cas où l'abandon serait exercé par l'armateur, celui-ci n'aurait pas à abandonner de sous-fret, par exemple, parce que le navire voyageait sur lest. Ainsi, proposait-il d'ajouter au § 1^{er} de l'article 3 de l'avant-projet de Venise, le paragraphe suivant : « Mais le loyer ne sera dû par le propriétaire du navire que dans tous les cas où un fret aurait été dû au navire et à raison de la période de temps pendant lequel ce fret aurait été dû ».

de Venise, dont l'article 3 porte que « le fret visé à l'article 2 (V. *suprà*, n° 89) est le *loyer* ou le *fret*... », — le loyer du navire, si l'abandon est exercé par le propriétaire ; le fret des sous-affrètements, s'il est exercé par l'affrèteur principal.

Nous ne saurions nous rallier à ce système. Le fret qui doit-être abandonné aux créanciers maritimes est le fret que rapporte le navire dans le cours d'une expédition déterminée, celle qui a donné naissance à leurs droits, — ou, si l'on veut, celle qui a immédiatement précédé l'abandon. Le fret principal n'a absolument aucun rapport avec cette expédition. C'est un prix de location acquis au propriétaire indépendamment de tout voyage, et même si l'armateur qui a loué le bâtiment l'avait immobilisé dans un port. Donc, les créanciers ont droit au fret des connaissements, et on ne peut pas les obliger de se contenter du fret principal. Mais il y a là, pour eux, à la fois un droit et une obligation. Le sous-fret leur appartient, mais aussi est-ce le seul fret auquel ils puissent prétendre. Ils ne peuvent pas y renoncer pour s'en tenir au fret principal. En effet, s'ils peuvent, contrairement aux principes généraux, s'attaquer au propriétaire non-armateur, lequel, cependant, n'est ni le mandant ni le commettant du capitaine, dans les actes et les faits duquel leurs créances prennent leur source, ils ne peuvent le faire que parce que, dans l'intérêt du commerce maritime, la

loi présume qu'ils ignorent l'existence du contrat de location, par lequel le propriétaire s'est déchargé de l'exploitation du navire. Ne sont-ils pas, dès lors, mal fondés à réclamer le prix stipulé dans un contrat, dont l'absence présumée à leur égard leur permet seule d'agir contre le propriétaire ?—Concluons donc que ce qui doit être abandonné aux créanciers maritimes, c'est le sous-fret et non le fret principal ; ils ont droit au premier, et l'on ne peut pas les forcer de se contenter du second, mais, de leur côté, ils ne peuvent pas demander le fret principal en renonçant au sous-fret.

Mais alors comment nous tirer d'embarras, puisque nous n'avons pas admis qu'on pût obliger le propriétaire d'abandonner le sous-fret appartenant à l'armateur ? La solution a déjà été indiquée plus haut, quand nous examinions la question plus générale (dont celle-ci n'est qu'un aspect) de savoir si le propriétaire non-armateur et l'armateur non-propriétaire jouissent tous les deux de la faculté d'abandon. Nous avons vu alors qu'il était extrêmement difficile de résoudre cette question d'une manière entièrement satisfaisante au point de vue rationnel, et que la moins mauvaise des solutions d'expédient nous semblait être celle qui consistait à dire que le propriétaire n'est tenu d'abandonner que le navire et l'armateur que le fret (n° 126). Donc, le propriétaire qui, aux poursuites des créanciers maritimes, répond

par la faculté d'abandon, n'est obligé de leur abandonner aucun fret ; il gardera celui qu'il touche de l'armateur, et n'aura non plus à s'occuper du fret dû ou payé à ce dernier par ses sous-affréteurs. Pour obtenir satisfaction complète, c'est-à-dire pour faire rentrer dans leur gage restreint et le navire du propriétaire et le sous-fret de l'armateur, ils devront assigner tous les deux. Chacun d'eux fera alors l'abandon de la chose qui lui appartient et, généralement, tout se passera à peu près comme si navire et fret appartenaient à la même personne (2),

204. La fortune de mer ne comprend pas toujours, à titre de fret, une somme d'argent. Elle comprend une somme d'argent quand le propriétaire a déjà perçu le fret ou des avances sur fret ; il doit alors faire abandon aux créanciers maritimes des sommes qu'il a touchées (1). Mais lorsque le fret n'a pas encore été payé, ou qu'il ne l'a été qu'en partie, il est quitte envers ses créanciers en leur abandonnant, avec les avances qui ont pu lui être versées, sa créance contré les chargeurs, de telle sorte que le risque de l'insolvabilité de ces derniers est à la charge

(2) Voy. pourtant *suprà*, n° 126. — MM. LYON-CAEN et RENAULT qui, au n° 253 du tome V de leur traité, soutiennent le système qui a notre préférence, enseignent, cependant, au n° 233 *bis*, que le propriétaire qui a frété son navire à un affréteur principal, doit, avec le navire, abandonner un fret, lequel, à leur avis, est le fret principal.

204 (3) Le Havre, 23 janvier 1899, *R.I.D.M.*, XV, 631; Gênes, 10 mars 1896, *ibid*, XII, 223.

de ses créanciers et non de lui-même. Si dure que soit cette solution pour les créanciers maritimes, son exactitude ne saurait être mise en doute, car elle découle de l'idée même qui fait entrer le fret dans la composition de la fortune de mer abandonnée, — savoir l'idée que le propriétaire ne doit pas conserver les bénéfices d'une expédition dont il ne veut pas assumer entièrement les charges (*suprà*, n° 197). Il est évident que ce qui constitue, pour le propriétaire, un bénéfice, ce n'est pas le fret même, qu'il n'a pas encore touché, mais la créance de ce fret : c'est cette créance seule qui doit être abandonnée, car, autrement, si le propriétaire devait garantir la solvabilité de ses débiteurs, ses biens de terre seraient compromis, et le législateur a précisément voulu préserver ces biens des poursuites auxquelles donnent lieu les dettes nées à l'occasion de l'exploitation du navire.

205. Au cas où le fret a été recouvré directement par le propriétaire, et où, par conséquent, celui-ci doit le rembourser aux créanciers abandonataires, on doit assimiler celui où il a été payé à un agent terrestre du propriétaire, par exemple à un consignataire du navire, alors même qu'en fait, le propriétaire ne se le serait pas approprié, par exemple parce que son agent l'aurait dissipé. Le propriétaire ne peut pas se refuser valablement à verser aux créanciers maritimes les sommes perçues par son agent, à titre de fret, pour s'en tenir à l'abandon de sa

créance contre son agent, car ce dernier a agi en sa qualité de mandataire, et ce que fait le mandataire est réputé être fait par le mandant lui-même.

Mais faut-il en dire autant du cas où le fret a été touché par le capitaine ? Incontestablement oui, si celui-ci a agi en vertu d'un pouvoir spécial du propriétaire, qui l'a, par exemple, formellement chargé de la perception du fret, ou encore qui a invité les chargeurs à le verser directement entre les mains du capitaine. Dans cette hypothèse, ce dernier ne diffère pas d'un mandataire ordinaire (*suprà*, n° 183), et, en conséquence, le fret qu'il a recouvré est censé l'avoir été par le propriétaire lui-même (1).

Mais la question est de savoir s'il faut appliquer la même règle même au cas où le capitaine a perçu le fret sans mandat spécial et uniquement en vertu de son pouvoir général de représentation qu'il tient de sa qualité. Le propriétaire doit-il encore remettre à ses créanciers le montant des sommes touchées par son capitaine et dont celui-ci ne lui a pas fait remise, ou, au contraire, peut-il alors se borner à leur faire abandon d'une simple créance, de sa créance contre

205 (1) V. un arrêt du 26 décembre 1860 cité par M. R. GONSE, *Effets de l'abandon du navire et du fret*, *Rev. Crit.*, 1871-72, p. 418, et par lequel la Cour d'Aix avait obligé le propriétaire du navire de rapporter le fret recouvré par le capitaine en vertu d'un mandat spécial, lequel résultait de ce qu'il avait été convenu que « les affréteurs avanceraient au capitaine, à valoir sur le fret, les fonds nécessaires pour les débours ordinaires du navire ».

le capitaine ? Est-ce lui qui doit s'exposer au risque de l'insolvabilité de ce dernier, ou, au contraire, peut-il faire courir ce risque aux créanciers maritimes, comme, au cas où le fret est encore dû par les chargeurs, il peut leur faire courir celui de l'insolvabilité de ces derniers ?

En faveur de la première solution on pourrait être tenté de dire que, le mandant étant présumé avoir fait lui-même les actes accomplis par son mandataire, les choses doivent se passer comme si le propriétaire, mandant du capitaine, avait reçu lui-même le fret payé à celui-ci, et que, partant, il doit rembourser aux créanciers le fret en question. Mais ce serait appliquer les principes généraux du mandat dans une matière qui ne doit être régie que par le droit spécial établi par l'article 216. Cet article a entendu déroger au droit commun. Il permet bien que le capitaine puisse, par ses actes relatifs à ses fonctions, obliger le propriétaire, mais il veut aussi que, dans le cas où ces actes ont été accomplis sans mandat spécial, le propriétaire n'ait à en répondre, une fois la faculté d'abandon exercée, que sur sa fortune de mer. Or, le recouvrement du fret par le capitaine est un des actes qui rentrent dans les fonctions de celui-ci, et pour lesquels la limitation de la responsabilité du propriétaire est admise ; car l'abandon s'applique, du moins depuis la loi du 14 juin 1841, en matière conventionnelle, et la perception du fret n'est faite

qu'en vertu d'une convention, d'un accord entre le capitaine et les chargeurs, ayant pour effet d'éteindre une obligation préexistante de ces derniers. Que si l'on répond que l'article 216 qui parle d'« engagements » n'est pas applicable à toutes les conventions du capitaine sans distinction, mais uniquement à ses contrats, — c'est-à-dire à cette espèce particulière de convention dont l'effet est de produire des obligations (2), — et que, par conséquent, l'article en question est étranger à notre cas, puisqu'en touchant le fret, le capitaine ne contracte pas un engagement, il suffira de répliquer que cet article parle également des « faits » du capitaine, que ce mot comprend tous les principes d'obligations qui ne peuvent pas être qualifiés d'« engagements », et que la réception du fret par le capitaine constitue certainement un « fait ». Cette réception rentrant ainsi parmi les actes du capitaine dont le propriétaire n'est tenu que sur sa fortune flottante, on doit décider, pour ne pas exposer sa fortune de terre à l'insolvabilité éventuelle du capitaine, que le propriétaire qui veut user du bénéfice de l'article 216 § 2, n'est forcé d'abandonner aux créanciers abandonataires que sa créance contre le capitaine.

La doctrine est unanime à le décider (3). C'est

(2) Sur la distinction entre la convention et le contrat, voy, PLANIOL, II, n° 943.

(3) DEMANGEAT SUR BRAVARD, IV, p. 156 ; BÉDARRIDE, I, n° 294 bis ; DESJARDINS, II, n° 289 ; de VALROGER, I, n° 268 ; LYON-

également le sens dans lequel s'est prononcé un jugement du Tribunal de commerce du Havre en date du 17 août 1860, confirmé par un arrêt de la Cour de Rouen du 8 février 1870. Cet arrêt, très fortement motivé en droit, mérite d'être reproduit, ainsi que celui, en date du 17 avril 1872, par lequel la Chambre civile a rejeté le pourvoi formé contre lui (4) :

« Considérant, dit la Cour de Rouen, que la perception du fret est un fait que le capitaine a le droit
« d'accomplir et que ce droit lui appartient, d'autant
« plus, dans l'espèce, que c'est lui qui avait freté le
« navire et réglé les conditions du paiement du fret ;
« mais qu'alors le propriétaire peut s'affranchir aussi
« bien de la responsabilité attachée à ce fait, que de
« celle résultant de tous autres faits quelconques ;
« qu'autrement, la généralité si absolue des termes
« de l'art. 216 recevrait une atteinte ; qu'il est vrai
« que, pour obtenir sa libération, le propriétaire est
« tenu de faire l'abandon du fret ; mais qu'il satisfait
« à son obligation dans la mesure exigée par
« l'art. 216, en abandonnant tous les droits qu'il peut
« avoir à exercer contre le capitaine par suite de

CAEN et RENAULT, V, n° 240 ; DANJON, II, n° 628 ; RIPERT, I, n° 1202 ; BOISTEL, n° 1189 ; JACOBS, I, n° 72. — Voy. surtout R. GONSE, *loc. cit.*, p. 417 à 432.

(4) Ce jugement et ces deux arrêts se trouvent dans S. 1872. I. 369. — Voy. également Gênes, 4 décembre 1899, *R. I. D. M.*, XVI, p. 113.

« l'encaissement du fret ; que, sans doute, alors
« l'abandon ne porte que sur un fret à recouvrer en
« laissant à la charge de l'abandonnataire les chan-
« ces d'insolvabilité du capitaine, mais qu'il se pro-
« duit un résultat analogue quand le fret abandonné
« est encore dû par l'affrèteur ; — considérant que
« cette solution, déduite du texte, est conforme à
« l'esprit de l'art. 216 ; qu'en effet, le législateur, dans
« le but de favoriser et de développer la navigation,
« a voulu permettre au propriétaire du navire de
« limiter et de restreindre ses sacrifices à la perte de
« sa fortune de mer et de laisser tout à fait intacte
« sa fortune de terre ; que cette considération d'in-
« térêt public serait évidemment méconnue si, à rai-
« son de la perception du fret opérée par le capi-
« taine, la fortune de terre du propriétaire pouvait
« être compromise par des recours exercés parfois
« pour des sommes considérables ; — considérant
« qu'on objecte que si le fret avait été touché par ses
« consignataires, le propriétaire serait tenu de le
« restituer, et que, dans l'espèce, il doit être soumis
« à la même obligation, puisque le capitaine n'est
« aussi que son mandataire ; mais que l'assimilation
« qui sert de base à l'objection n'est pas exacte ;
« qu'en effet, le consignataire est librement choisi ;
« que le capitaine, au contraire, n'est qu'un manda-
« taire légal et forcé, qui ne peut être pris que parmi
« certaines personnes pourvues du brevet, qui, en

« cours de voyage, dans le cas de mort ou de préva-
« rication peut, même à l'insu du propriétaire, être
« choisi par le consul ; que cette différence dans l'ori-
« gine du mandat justifie l'inégalité dans la mesure
« de la responsabilité du propriétaire ; que, d'ail-
« leurs, l'objection fait abstraction de la disposition
« même de l'art. 216, qui a précisément pour but
« d'affranchir le propriétaire, à de certaines condi-
« tions, de la responsabilité de tous les faits quel-
« conques accomplis par le capitaine... »

« Attendu, en droit, dit, de son côté, la Cour de
« cassation, que si le capitaine a généralement, en
« vertu du mandat nécessaire et spécial qu'il tient
« de sa qualité et de la loi, pouvoir de toucher le fret
« pour le propriétaire, il n'en résulte pas que celui-ci
« doive être réputé avoir reçu lui-même ce que le
« capitaine a touché en ladite qualité ; que les règles
« du mandat ordinaire à cet égard n'ont pas ici
« d'application ; — attendu, en effet, que l'art. 216,
« en permettant au propriétaire du navire de s'affran-
« chir, dans tous les cas, de la responsabilité des
« faits du capitaine, par l'abandon du navire et du
« fret, n'en excepte pas le cas où le capitaine a touché
« le fret sans lui en tenir compte, et où ce fret est
« réclamé au propriétaire en vertu de l'art. 216 ; que,
« pour s'exonérer de la responsabilité de ce fait,
« comme de tout autre fait du capitaine, le proprié-
« taire ne doit qu'un abandon du navire et du fret,

« et satisfait, conséquemment, à son obligation en
« abandonnant aux créanciers tous les droits qu'il
« peut avoir contre le capitaine pour le recouvrement
« du fret; qu'en décidant ainsi, l'arrêt attaqué n'a
« violé ni les articles invoqués par le pourvoi, ni
« aucune autre disposition de la loi; Rejette, etc. »

206 Une des questions les plus délicates qui se posent à propos de l'abandon du fret, est celle de savoir si le propriétaire doit rembourser aux créanciers abandonataires le *fret brut*, c'est à-dire le fret stipulé dans les connaissements ou dans la charte-partie, sans déduction des frais de l'expédition ou mises dehors, ou si, au contraire, il peut en déduire ces dépenses, auquel cas il n'abandonnera que le *fret net*.

Le Code de commerce est muet sur ce point, et les législations des autres pays qui consacrent la faculté d'abandon, gardent le même silence à cet égard. Les unes parlent, comme la législation française, du « fret » tout court (1), les autres du « fret perçu ou à percevoir » (2), d'autres du « fret touché ou à toucher pour le voyage auquel se rapportent les actes

206 (1) Belgique, art. 46 de la loi du 10 février 1908; Egypte, art. 30; République dominicaine, art. 216; Grèce, art. 278 nouveau; Haïti, art. 213; Monaco, art. 179; Venezuela, art. 493; Turquie, art. 30.

(2) Italie, art. 491; Roumanie, art. 501. — C'est ainsi également que s'exprimait l'art. 225 du projet de 1867.

du capitaine » (3), mais aucune d'elles ne nous éclaire sur le point que nous examinons. La question est, pourtant, d'un très grand intérêt pratique, car les dépenses qu'entraîne une expédition maritime, telles que les dépenses d'entretien et les salaires des gens de mer, les frais de combustible, les droits de port, de pilotage, de remorquage, le prix de la nourriture des passagers qui se confond, généralement, avec celui de passage (4), atteignent souvent des sommes considérables, si considérables que, parfois, elles absorbent le fret stipulé, de telle sorte que le point de savoir s'il faut abandonner le fret brut ou le fret net, se ramène, dans certains cas, à celui de savoir si un fret sera ou non compris dans la fortune de mer.

A notre avis, le propriétaire n'est tenu d'abandonner que le fret net, car c'est le seul qui constitue

(3) Argentine, art. 880; Brésil, art. 494; Chili, art. 879; Costa-Rica, art. 568; Espagne, art. 587; Guatémala, art. 757; Hollande, art. 321; Honduras, art. 876; Mexique, art. 672; Portugal, art. 492; San-Salvador, art. 800. — Pour tous ces pays, ainsi que pour ceux indiqués dans les deux notes précédentes, voy. CATTIER, *Bull. n° 3 du Com. Mar. Int.*, p. 61.

(4) Le prix de passage étant assimilable, au point de vue de l'abandon, au fret (*infra*, n° 221), il y a lieu de décider que l'on doit en déduire ou non les frais de la nourriture des passagers, selon que l'on se prononce pour le fret net ou pour le fret brut. — Voy. pourtant RIBERT, I, n° 1203, en note, lequel, bien que partisan du système du fret brut, déduit ces frais du prix de passage abandonné, traitant ainsi les choses comme si la nourriture était fournie aux passagers par un restaurateur directement payé par eux.

pour lui un bénéfice. Nous savons que si le fret est compris dans l'abandon, c'est parce que l'on a considéré qu'il était contraire à l'équité de permettre au propriétaire de conserver les profits d'une expédition dont il ne veut pas subir entièrement les charges (n° 197). Il est évident que le fret porté sur les connaissements n'est pas un bénéfice dans son intégralité ; il ne l'est que dans la mesure où il dépasse les frais de la navigation. Il est donc conforme à l'esprit de l'art. 216 de ne faire entrer dans la fortune de mer que l'excédent du fret sur les mises dehors. Autrement, ces dépenses seraient supportées sur les biens de terre du propriétaire, — ce qui aura lieu manifestement dans le cas où ce dernier les a déjà remboursées et où on l'oblige, quand même, d'abandonner le fret brut ; ce qui n'arrivera pas moins certainement dans le cas où il ne les a pas encore acquittées, mais où l'on permet aux créanciers maritimes, parmi lesquels figureront alors les créanciers pour impenses et auxquels le fret brut aura été abandonné, de demander encore au propriétaire le paiement des dépenses de navigation. Or, ce résultat est contraire au désir du législateur qui a voulu distinguer la fortune de terre du propriétaire de sa fortune de mer, pour ne l'obliger que sur cette dernière à raison des dettes occasionnées par les expéditions maritimes. Et il faut observer que, dans un tel système, la volonté du législateur sera ainsi mé-

connue, non seulement dans le cas où le propriétaire n'est tenu, à l'égard des créanciers pour frais de l'expédition, que dans la mesure de l'art. 216 § 2, parce que ces dépenses ont été faites par le capitaine sans mandat spécial, — cas auquel la violation de l'esprit de la loi est évidente, puisqu'en faisant défense au propriétaire de déduire du fret brut les frais payés par le capitaine, on lui fait supporter, sur sa fortune de terre, les conséquences d'un acte de ce dernier ; mais cette violation aura lieu même dans le cas où le propriétaire est tenu, vis-à-vis des créanciers pour impenses, sur l'ensemble de son patrimoine, par exemple parce que c'est lui-même qui a fait ces dépenses, ou qu'il a donné mandat spécial à son capitaine de les faire, ou encore qu'il a ratifié l'acte de celui-ci ; car, même alors, on le fait indirectement répondre, à l'égard des créanciers maritimes, sur ses biens de terre et dans la mesure des mises dehors, des actes et des faits de ses préposés maritimes. — On ne fait donc que se conformer à l'esprit de la loi en décidant que les dépenses de l'expédition doivent être supportées par ceux qui en recueillent les bénéfices, c'est-à-dire par les créanciers auxquels le propriétaire abandonne le fret. Cette solution répond, d'ailleurs, à la nature des choses, car il est de principe de considérer les frais d'une entreprise comme des charges de ses recettes. Pareillement, les dépenses de navigation sont des charges du fret,

et cette idée est si exacte, que l'ancien article 386 C. com., lequel, avant que la loi du 12 août 1885 eût permis au propriétaire de faire assurer le fret, faisait comprendre, dans le délaissement du navire, le fret des marchandises sauvées, en déduisait expressément les droits des prêteurs à la grosse, ceux des matelots pour leur loyer et les frais et dépenses pendant le voyage.

Les motifs qui doivent faire prévaloir le système du fret net sont très bien indiqués dans un jugement du Tribunal de commerce de Marseille du 22 janvier 1901, confirme par un arrêt de la Cour d'Aix, en date du 20 juin 1901 (5). Dans l'espèce, l'armateur, qui avait fait abandon, prétendait que, ses dépenses ayant atteint la somme de 62.255 francs, alors que ses recettes ne s'élevaient qu'à 37.996 fr., il n'avait pas de fret à abandonner. Les juges consulaires et la Cour d'appel lui donnèrent gain de cause.

« Attendu, dit le Tribunal, que l'art. 216 C. com.
« constitue, en faveur des armateurs et dans l'inté-
« rêt du commerce maritime, une dérogation aux
« principes du droit commun ; que ses dispositions
« s'expliquent par la volonté nettement manifestée
« du législateur de restreindre la responsabilité des
« propriétaires de navires à leur fortune flottante,

(5) Marseillè, 22 janvier 1901 et Aix, 20 juin 1901, *J.M.*, 1901.1.152 et 1902,1,89. — Compr. Nantes, 18 juin 1900, *R.I.D.M.*, XXVII. 218.

« c'est-à-dire à celle qu'ils ont exposée aux risques
« de la navigation ; que si le propriétaire du navire
« devait abandonner le fret brut, il se trouverait,
« dans tous les cas, tenu, dans une certaine limite,
« sur sa fortune de terre, puisque ses créanciers
« fournisseurs auraient toujours le droit de lui récla-
« mer le paiement des dépenses de navigation ;
« qu'il faut donc décider que l'armateur ne peut être
« tenu, conformément à l'esprit de l'art. 216, que
« d'abandonner le navire, tel qu'il se comporte au
« moment de l'abandon, et le fret net, c'est-à-dire le
« fret gagné au cours du voyage dans lequel a sombré
« le *Flachat*... ».

Nombreux sont, en France, les auteurs qui soutiennent ce système ; on peut même dire que la majorité de la doctrine se prononce en faveur du fret net (6). C'est en ce sens également que se prononcent les auteurs et la jurisprudence belges (7) En ce qui concerne les Congrès internationaux, ce système a

(6) LAURIN sur CRESP, I, p. 631 ; DESJARDINS, II, n° 289 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 233 ; VERMOND, n° 111 ; BOISTEL, n° 1189 ; LYON-CAEN, note sous Cass., 3 juillet 1905, S. 1905, I, 385 et notes dans *Rev. crit.*, 1900, p. 513 ; 1902, p. 530 ; 1906, p. 513 ; DENISSE, note sous Cass., 3 juillet 1905, *Pand. franç.*, 1906, I, 85.

(7) JACOBS, I, n° 72 ; SMEESTERS, I, n° 114. — Bruxelles, 21 novembre 1884, *Jur. Anv.*, 1885, I, 123 (M. RIPERT, I, n° 1203, dit que la jurisprudence belge s'est ralliée au système du fret brut, et appuie son affirmation sur cet arrêt qui se prononce, précisément, en faveur du fret net) ; Anvers, 28 janvier 1893 et 30 janvier 1903, *R. I. D. M.*, VIII, 586 et XVIII, 720. — *Contrà*, HENEBICQ, II, n° 522.

été adopté par celui de Bruxelles, institué, en 1888, par le gouvernement belge, et dont la résolution portait que « le fret est le fret brut du voyage en cours au moment où l'obligation est née, *sous déduction des salaires et des vivres relatifs à ce voyage* », ainsi que par les avant-projets de traité des Conférences d'Amsterdam (1904) et de Liverpool (1905), dont l'art. 1^{er} stipulait que la responsabilité du propriétaire est limitée au navire et au fret net, et ajoutait que « le fret net s'entend du fret brut et du prix de passage, même payés d'avance, *déduction faite des charges qui leur sont propres* ».

Pourtant, la Cour suprême française suit un système contraire. Elle décide que, pour être libératoire, l'abandon doit comprendre, outre le navire, le fret sans déduction, c'est-à-dire le fret brut. L'arrêt par lequel elle a statué pour la première fois en notre matière, est un arrêt du 3 juillet 1905, qui a cassé l'arrêt précité de la Cour d'Aix (8). Jusque-là, la question ne s'était posée que devant les juges consulaires et les Cours d'appel, et les décisions rendues étaient contradictoires (9). On cite bien parfois,

(8) Cass. civ., 3 juillet 1905, S. 1905, 1, 385, note de M. LYON-CAEN; D. 1906, 1, 321, note de M. LEVILLAIN; *Pand. franç.*, 1906, 1, 85, note de M. DENISSE. — En ce sens, DE VALROGER, I, n° 265; DANJON, II, n° 608; RIPERT, I, n° 1203; LAURIN, *Précis de droit commercial*, n° 163; FOURNIER et NEVEU, *Traité d'administration de la Marine*, III, p. 174; AUZOUX, thèse, p. 181.

(9) *Pour le fret brut* : Nantes, 4 novembre 1865, J. N., 1865, 1, 306; Le Havre, 23 janvier 1899, *R.I.D.M.*, XV, 631. — Compr.

comme se prononçant dans le même sens que l'arrêt de 1905, une décision de la Chambre civile, en date du 18 mai 1870 (10), mais cette décision n'a, en réalité, aucun rapport avec l'abandon, car elle statuait sur le point de savoir si le privilège des frais de rapatriement s'exerce sur le fret brut ou sur le fret net (*suprà*, n° 186, note 6), c'est-à-dire qu'elle est intervenue dans une matière étrangère à la nôtre, et dans laquelle on ne pouvait pas invoquer la distinction entre la fortune de mer et la fortune de terre, — distinction sur laquelle est fondée la théorie du fret net, et dont on ne peut se prévaloir qu'à propos de l'abandon.

Les raisons par lesquelles la Cour de cassation justifie sa thèse, sont au nombre de deux. La première, d'ordre grammatical, est de peu de valeur ; l'autre, d'ordre rationnel, est bien plus importante.

« Attendu, dit-elle d'abord, que, dans le langage
« du droit maritime, le fret est le prix même, c'est-à-
« dire, le montant brut de la location d'un navire ;
« que c'est ainsi que le définit l'art. 286. C. com., et
« que rien, dans l'art. 216 du même Code, n'indique
qu'il n'y ait pas la même signification... » — Il est inutile d'insister sur l'inanité de cet argument de texte.

Rouen, 2 juillet 1913 (motifs), *ibid.* XXIX, 526. — *Pour le fret net* : Jugement et arrêt précités de 1901 du Trib. de com. de Marseille et de la Cour d'Aix.

(10) Cass. civ., 18 mai 1870, D. 1870, 1, 321 (3^e et 4^e espèces).

Il est bien exact qu'en définissant le fret ou nolis « le prix du loyer d'un navire ou autre bâtiment de mer », l'article 286 entend par là le fret intégral. Mais peut-on raisonnablement rechercher dans ce texte la clef de notre question ? L'article 286 règle les relations des chargeurs avec l'armateur, qui naissent du contrat d'affrètement. Il est évident que, dans les rapports de ces personnes, le fret ne peut être que celui qu'ils ont stipulé, c'est-à-dire le fret brut et non le fret net. Mais cela ne préjuge en rien notre question. L'absence, dans l'art. 216, de toute qualification pour le fret, ne prouve, en réalité, rien, ni dans un sens, ni dans l'autre, et ce n'est point par des rapprochements avec d'autres textes que le problème peut être résolu. Il ne sert de rien, par exemple, de comparer, comme on l'a fait, l'art. 216 à l'art. 334, pour dire qu'il est tellement vrai qu'en parlant du fret tout court, l'art. 216 entend par là le fret brut, que lorsque la loi a voulu parler du fret net, elle n'a pas manqué de le dire expressément, ainsi qu'elle le fait dans l'article 334 nouveau ; car si ce dernier texte prend soin de préciser qu'il entend parler du fret net, c'est pour ne laisser aucun doute sur l'impossibilité pour l'armateur de faire assurer le fret brut après avoir assuré les frais de l'expédition. Au lieu de s'attacher à la lettre des textes, au risque de n'obtenir aucune solution satisfaisante, il faut plutôt en rechercher l'esprit, et se demander, comme le

dit avec raison M. Lyon-Caen, à propos de chaque matière sur laquelle on a à se prononcer, quels sont les principes qui la régissent, et si, d'après ces principes, le fret dont il s'agit doit être le fret brut ou le fret net. Or, nous avons dit qu'à notre sens, les principes de l'art. 216 s'opposent à l'abandon du fret brut. La Cour de cassation ne l'entend pas ainsi. C'est ici qu'intervient son second argument :

« Attendu, dit-elle, que vainement l'arrêt attaqué
« (celui de la Cour d'Aix) déclare qu'en donnant, dans
« ce dernier article (l'art. 216), aux propriétaires de
« navires la faculté de s'affranchir de la responsabi-
« lité des faits et engagements du capitaine par
« l'abandon du navire et du fret, le législateur a
« voulu restreindre leur obligation à leur fortune de
« mer, et que, si c'était sur le fret brut que devait
« porter l'abandon, le propriétaire se trouverait, dans
« tous les cas, par suite de la non-déduction des dé-
« penses de navigation, tenu, dans une certaine
« limite, sur sa fortune de terre; — Attendu, en
« effet, que les sommes que le propriétaire a pu
« employer à ces dépenses, sont entrées dans sa
« fortune de mer comme le navire au sujet duquel
« elles ont été faites, qu'elles ont, comme ce navire,
« fait partie de ce qu'il risquait, et qu'elles ont suivi
« le sort de l'entreprise... » — Cette seconde raison
de la Cour suprême est séduisante et, il faut le
reconnaître, puissante. Pourtant, elle ne nous con-

vainc pas. Les dépenses de navigation, dit la Chambre civile, sont engagées, comme le navire, dans la fortune flottante livrée aux risques maritimes ; certes, elles sont empruntées à la fortune de terre du propriétaire, mais il n'y a pas là une raison suffisante pour permettre à ce dernier de les récupérer sur le fret, car les frais d'acquisition du navire sont également pris sur la fortune de terre, et cependant on n'a jamais songé à retenir, sur la valeur du navire abandonné, le prix de son acquisition, ou de sa construction, ou seulement sa valeur d'amortissement.

Nous croyons que si la prémisse de ce raisonnement est exacte, sa conclusion ne l'est pas. Il est bien vrai que les mises dehors sont exposées aux risques de mer et que le propriétaire peut avoir à les supporter sur ses biens terrestres. C'est ce qui arrive quand ces dépenses sont supérieures au fret convenu, ou que les marchandises ont péri par force majeure sans que le fret ait été stipulé payable à tout événement (art. 302). Mais s'ensuit-il que c'est encore sur sa fortune de terre qu'il doit supporter les frais de l'expédition, même quand un fret est dû et que ce fret est supérieur aux mises dehors ? Il ne faut pas se lasser de le répéter, le fret n'est compris dans l'abandon qu'à titre de bénéfice du navire, et le profit du propriétaire n'est constitué que par le fret net. C'est donc ce dernier seul qui doit être abandonné, et le propriétaire doit pouvoir retenir,

sur le fret global, les frais qu'il a effectués en vue de l'expédition. — Certes, il serait mal venu s'il prétendait défalquer également, de la valeur du navire, le prix de son acquisition. Mais cela ne tient qu'à ce que les principes de l'abandon n'imposent pas, pour les dépenses d'acquisition du navire, la déduction qu'ils imposent, à nos yeux, pour les dépenses de navigation, et l'analogie que l'on veut établir entre ces deux sortes de dépenses n'est qu'apparente. Les principes de l'article 216 veulent que le propriétaire ne soit pas tenu, du fait de l'expédition, sur sa fortune de terre. Le prix d'acquisition du navire est pris, il est vrai, sur cette dernière. C'est forcé; autrement, la constitution d'une fortune de mer serait impossible. Mais, une fois sorti de la fortune de terre, ce prix d'acquisition rentre définitivement dans la fortune de mer et cesse de faire partie de la première. Il n'en est pas de même des mises dehors. Celles-ci doivent être supportées normalement par les recettes du navire, de même que c'est à la charge des recettes d'une entreprise que sont, en principe, ses frais d'exploitation. Quand le propriétaire le prend sur ses biens de terre, ce n'est, en quelque sorte, qu'à titre d'emprunt et à charge de les restituer si un fret est gagné. Il en résulte que si l'on ne méconnaît, en aucune façon, les principes de l'abandon quand on fait défense au propriétaire de déduire de la valeur du navire abandonné les frais de son

acquisition, on viole ces principes en lui refusant le droit de retenir, sur le fret brut abandonné, le montant des dépenses de navigation, et en l'obligeant de supporter définitivement sur sa fortune de terre des frais qui doivent être raisonnablement à la charge de ceux auxquels reviennent les bénéfices de l'entreprise.

Il est vrai qu'avec le système du fret net, on arrive à ce résultat, très fâcheux pour les créanciers maritimes, que toutes les fois où le fret sera absorbé par les frais de l'expédition, l'abandon ne comprendra aucun fret. Mais il suffit de se rappeler qu'en indiquant, comme éléments de la fortune de mer, le navire et le fret, la loi n'a pas établi un minimum qui doit nécessairement exister, mais un maximum qui peut ne pas être atteint. N'avons-nous pas vu que l'absence de fret dans la navigation sur lest n'empêche pas l'exercice de la faculté d'abandon ? (n° 197).

On peut encore faire à la thèse du fret net une autre objection, qui n'est pas sans avoir un intérêt pratique considérable. C'est que la déduction, exigée par ce système, des dépenses de navigation du fret brut, implique un compte qui n'est pas toujours facile à établir, et qui peut donner parfois lieu à des complications analogues à celles qui surgissent dans les règlements d'avaries (11). — La difficulté est

(11) Voy. les objections de M. L. de VALROGER, *Rapport sur un*

réelle, mais faut-il pour cela, rejeter le système qui la crée? Observons, tout d'abord, que des difficultés de ce genre ne manquent pas de s'élever même dans la doctrine du fret brut. Elles se présentent notamment à propos des ristournes consenties aux chargeurs par l'armateur.

Ces ristournes doivent certainement, quelle que soit la thèse suivie en ce qui concerne le fret à abandonner, être déduites du fret porté sur les connaissements, puisqu'elles le diminuent d'autant (12). Or, le calcul du fret brut, c'est-à-dire du fret à abandonner, en pareille hypothèse, peut être rendu très compliqué, pour cette raison que la ristourne n'est pas toujours comptée pour un seul voyage, mais qu'elle est parfois consentie pour une série d'expéditions, par exemple pour toutes celles confiées, dans le courant d'une année, à l'armateur, ou même à deux armateurs différents dont les services se combinent (13). Il est évident que, dans ce cas, il n'est pas facile de déterminer la part de la ristourne qui revient au voyage dont le fret est abandonné.

avant-projet de traité concernant la responsabilité des propriétaires de navires, dans *Bull. n° 11 du Com. Mar. Int.*, p. 60. Ce rapport se trouve également dans la *R. I. D. M. XIX* (1903-04), p. 628 et suiv.

(12) Voy. pourtant Rouen, 2 juillet 1913, *R. I. D. M.*, XXIX, 526.

(13) Voy., sur ce point, René VERNEAUX, *La limitation de la responsabilité des propriétaires de navires*, *Bull.*, n° 19 du *Com. Mar. Int.*, p. 251.

Pareille difficulté s'élèverait encore à propos des commissions accordées aux intermédiaires, si l'on décidait, comme cela semble s'imposer, que ces commissions doivent être retenues sur le fret stipulé, et cette complication se présenterait également à propos des frais de la nourriture des passagers, puisque, ainsi que nous l'avons vu dans la note 4 du présent numéro, même des partisans de la doctrine du fret brut opèrent la déduction de ces frais du prix de transport des passagers, n'assimilant ainsi ce dernier au fret que dans la mesure où il constitue le prix de passage proprement dit. — Mais nous reconnaissons que ces complications, qui n'ont, dans le système du fret brut, qu'un caractère exceptionnel, sont bien plus graves, nombreuses et fréquentes dans celui du fret net. Le mal n'est cependant pas sans remède. Il en est un, d'ordre pratique comme l'inconvénient auquel il est destiné à parer. Ce serait d'évaluer les mises dehors d'une façon forfaitaire, c'est-à-dire de fixer, — ce qui, d'ailleurs, exigerait l'intervention du législateur, — une quotité qui représenterait à forfait les frais de navigation à déduire du fret brut pour obtenir le fret net. C'est ainsi que l'art. 2 du projet de la deuxième sous-commission de la Commission instituée en 1915 en vue de la révision du livre II du Code de commerce, porte que : « les accessoires (du navire)... comprennent : 1° *sous déduction d'un tiers*, le fret et le prix de passage afférents aux marchan-

dises et aux passagers se trouvant à bord au moment où la responsabilité est déterminée... 2° ... » (14).

Quoi qu'il en soit, la thèse du fret brut, qui a triomphé devant la Cour de Cassation française, paraît prévaloir également à l'étranger. Elle est formellement consacrée par le Code allemand qui parle du *Bruttofracht* (15), et les auteurs affirment que c'est dans ce sens que se prononce également la jurisprudence des autres pays (16). Ce système est aussi celui de la Conférence de Venise de 1907 et des Conférences diplomatiques de Bruxelles de 1909 et de 1910. « Le fret visé à l'art. 2, dit l'art. 3 de l'avant-projet de Venise et des Bases de 1909, est le loyer ou le fret *sans déduction*, qu'il s'agisse de fret ou de loyer payé d'avance, de fret ou de loyer encore dû, ou de fret ou de loyer acquis à tout événement. » « Le fret visé à l'art. 1^{er}, dit, de son côté, l'art. 2 de l'avant-projet A, s'entend du *fret brut, sans déduction*, depuis le

(14) C'est un système analogue qu'adoptait l'art. 4 de l'avant-projet qu'avait préparé l'Association française de droit maritime en vue des travaux de la Commission de Paris de 1906 (Bull. n° 13, p. 24, en note), et que proposait M. VERNEAUX dans un texte qu'il avait soumis à la Conférence de Venise (Bull. n° 19, p. 259). Dans cette même Conférence, M. VERNEAUX avait proposé l'amendement suivant : « Le fret... s'entend du fret ou loyer brut, *sous déduction de la moitié*, comme représentant à forfait les charges qui leur sont propres », amendement qui a été repoussé par tous les pays, sauf la France, l'Autriche et la Hongrie (Bull., n° 19, p. 507).

(15) Voy. COSACK, I, p. 236.

(16) Voy. DANJON, II, n° 608 *in fine* ; RIPERT, I, n° 1203 ; HENNECQ, II, n° 525.

début du voyage », et l'art. 4 de l'avant-projet B parle pareillement du fret brut.

Pour en finir avec cette question, signalons un système que l'on peut qualifier d'intermédiaire entre celui du fret brut et celui du fret net, et qui, enseigné par M. J.-V. Cauvet, a été développé dans une note très intéressante de M. Levillain (17). Cette doctrine part du principe que le propriétaire doit abandonner le fret entier porté sur les connaissements. S'il n'a pas encore acquitté les mises dehors, les créanciers à raison de ces dépenses concourront avec les autres créanciers maritimes sur le navire et le fret brut abandonnés, sauf que, dans le cas où le propriétaire est tenu sans limite à leur égard, ils auront le droit, s'ils n'ont pas été entièrement désintéressés, de le poursuivre personnellement pour le reliquat de leurs créances. Mais s'il a déjà remboursé les créanciers pour impenses, alors il devra bien abandonner encore, aux créanciers abandonataires, le fret brut, mais, se substituant aux droits des créanciers qu'il a réglés, il prendra part dans la répartition de la valeur du navire et du fret, au prorata des dépenses qu'il a payées. On se rapproche alors de la thèse du fret net, puisque, en recouvrant, sur le produit de l'abandon, la quote-part qui devait en revenir aux créanciers pour impenses, le propriétaire rentre dans ses dé-

(17) CAUVET, I, n° 71 ; LEVILLAIN, sous Cass. 3 juillet 1905, D. 1906, I, 321.

heures, et cela d'autant plus sûrement que la plupart des dépenses de navigation sont privilégiées. Pourtant, il ne récupère ces frais qu'en partie, car toutes les dépenses de l'expédition ne sont pas privilégiées, que, même parmi celles qui le sont, il y en a auxquelles la loi préfère celles d'autres créanciers, et qu'enfin le produit de l'abandon a pu ne pas être suffisant pour le désintéresser entièrement. Dans tous ces cas, le propriétaire subit sur sa fortune de terre une partie des frais de l'expédition. Or, ce résultat est, à notre sens, contraire aux principes de l'art. 216 que nous avons exposés. Les motifs qui, pour nous, s'opposent à ce que les biens de terre du propriétaire soient atteints par la totalité des mises dehors, s'opposent également à ce qu'ils le soient fût-ce par une partie de ces dépenses.

Nous pensons, en conséquence, qu'il y a lieu de condamner ce système intermédiaire, aussi bien que celui du fret brut, pour s'en tenir purement et simplement à la doctrine du fret net. Il faut permettre au propriétaire de déduire du fret qu'il abandonne les dépenses de navigation. Ajoutons, d'ailleurs, que, pour fixer le fret net, les mises dehors qu'il faut déduire ne sont pas celles de plusieurs voyages, mais uniquement celles de l'expédition à laquelle est afférent le fret abandonné (18). Par

(18) Marseille, 30 décembre 1869, J. M., 1870, I, 47; Aix, 9 novembre 1871, J. M., 1873, I, 5. — Voy. pourtant LAURIN sur CRESP, I, p. 628.

conséquent, selon le système que l'on suit relativement à la fixation du moment auquel on doit se placer pour déterminer le fret à abandonner (*suprà*, n° 191), les frais dont il y aura lieu d'opérer la défalcation seront, soit ceux de la dernière expédition, soit ceux de l'expédition pendant laquelle sont nés les droits des créanciers abandonataires, puisque, selon la doctrine admise, ce sera le fret de l'une ou de l'autre expédition qu'il faudra abandonner.

207. A la question de savoir si c'est le fret brut ou le fret net que doit comprendre l'abandon, se rattache celle de savoir si, dans le cas où le capitaine ou les autres gens de mer sont engagés à *profit éventuel*, le propriétaire doit abandonner seulement la portion du fret qui lui revient, ou bien, au contraire, la totalité du fret, c'est-à-dire, à la fois la portion qui lui est attribuée et celle qui est accordée à ses préposés maritimes. Cette dernière part constitue un salaire, donc une dépense de la navigation. Il en résulte que, dans notre système du fret net, le propriétaire sera fondé à retenir, sur le fret, les gages des gens de mer que représente la partie de fret leur revenant (1). Au contraire, les auteurs qui soutiennent la thèse du fret brut, ne lui permettent pas d'opérer cette retenue, et l'obligent de faire entrer, dans la fortune de mer abandonnée, la totalité du fret

207 (1) En ce sens : DESJARDINS, II, n° 289; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 236; JACOBS, I, n° 72.

stipulé, sans aucune déduction (2). — Remarquons, d'ailleurs, que, selon le système adopté, on arrivera à l'une ou à l'autre solution, non seulement quand la portion des gens de mer dans le fret ne représente que leurs salaires, mais encore dans celui où il est intervenu, entre le propriétaire et le capitaine, un véritable compromis de navigation, en vertu duquel, ce dernier, moyennant une part notable dans le fret se charge des dépenses de l'expédition. C'est ainsi qu'un jugement du Tribunal de commerce de Nantes, en date du 4 novembre 1865 (R.-N. 1865, 1, 306), qui se prononce en faveur du système du fret brut, décide que le propriétaire est comptable de l'intégralité du fret, quand même le navire serait armé aux cinq huitièmes.

Mais ici une double observation trouve sa place. D'une part, en effet, parmi les partisans du fret brut, il y en a qui semblent en déduire la part des gens de mer, et, de l'autre, parmi ceux qui soutiennent le système opposé, il y en a qui sont hostiles à cette retenue.

Ainsi, M. de Valroger, qui suit, pourtant, la doctrine du fret brut, paraît admettre qu'en cas d'engagement au profit, les créanciers n'ont pas droit à l'intégralité du fret, car le propriétaire ne saurait leur abandonner une part qui ne lui appartient pas, alors

(2) DANJON, II, n° 688 *bis*; RAPT, I, n° 1198.

surtout que cette part représente des salaires qui, comme tels, sont, d'après la jurisprudence, insaisissables (3). Mais ce raisonnement ne nous paraît pas d'une grande solidité. Même si l'on estime que le propriétaire ne peut pas disposer de la portion du fret destinée aux gens de mer, parce qu'il n'en a pas la propriété, on doit l'obliger de verser aux créanciers abandonataires une somme d'argent égale à cette portion, car le fret n'est pas un corps certain mais une créance de genre, et, en conséquence, le propriétaire peut en payer la valeur aux abandonataires, bien qu'ayant cédé aux gens de mer une partie de son droit au fret. Mais il faut aller plus loin et décider que, la convention intervenue entre le propriétaire et les gens de mer étant une *res inter alios acta* pour les créanciers maritimes, ceux-ci ont droit à l'intégralité de la créance du fret, et que c'est aux gens de mer de demander au propriétaire de les dédommager du préjudice qu'ils en éprouvent, et de subir, par conséquent, son insolvabilité éventuelle. Il est vrai que, dans l'un comme dans l'autre cas, le propriétaire aura à supporter sur sa fortune de terre

(3) De VALROGER, I, n° 266. — Cet auteur n'exprime pas formellement l'opinion indiquée au texte, mais il approuve M. DESJARDINS (*loc cit.*) qui l'expose expressément. Mais il y a, entre les deux auteurs, cette différence que la conclusion de M. DESJARDINS est en harmonie avec sa thèse, qui est celle du fret net, tandis que pareille opinion, soutenue par M. de VALROGER, est en opposition avec le système du fret brut dont il est partisan.

les dépenses de navigation. Mais ne nous sommes-nous pas placé, par hypothèse, dans le système du fret brut ?

Tout à l'opposé, M. Cresp soutient, bien que partisan de la thèse du fret net, que le propriétaire ne peut pas déduire du fret la part qui en revient aux gens de mer. C'est qu'il voit dans l'engagement à profit éventuel une véritable société. « Il s'ensuit, dit-il, que les engagements, ayant été ici contractés au nom de la société, sont, en principe, et sauf la faculté d'abandon, exécutoires par elle ; donc l'abandon doit comprendre tout le fonds social, c'est-à-dire, en ce qui concerne le fret, les parts réunies de tous les associés. » (4). — Mais il n'en est rien. Les éléments nécessaires à la formation d'une société font ici défaut ; car, si l'on rencontre, dans l'engagement à profit éventuel, un apport réciproque de capital et d'industrie, avec partage des bénéfices et même, peut-on dire, contribution aux risques, — contribution qui, pour les marins, est limitée à leur mise, — il y manque l'*affectio societatis*, l'égalité entre associés. Les gens de mer se trouvent dans une condition de subordination, et le contrat par lequel ils sont admis à participer aux bénéfices de l'expédition, ressemble fort à celui par lequel, dans le commerce terrestre, un patron intéresse ses ouvriers ou ses commis à

(4) LAURIN SUR CRESP, I, p. 632.

son entreprise en leur donnant une part dans les profits. Il en résulte que l'engagement à profit éventuel se constitue, comme celui à salaire fixe, qu'un simple louage de services (5). La part des gens de mer au fret constitue donc un loyer et, partant, il rentre dans les mises dehors. Par conséquent, la question de savoir si elle doit ou non être abandonnée concurremment avec la part revenant au propriétaire se ramène bien, comme nous l'avons dit, à celle, plus générale, de savoir si l'abandon doit comprendre le fret brut ou le fret net.

SOUS-SECTION III

Sommes ou créances accessoires ou de remplacement du navire et du fret

208. En même temps que le navire et le fret, l'abandon peut comprendre certaines sommes ou certaines créances qui en sont les accessoires ou qui en tiennent lieu. — Il faut examiner séparément celles du navire et celle du fret.

§ 1. — *Sommes ou créances de remplacement du navire*

209. L'élément principal de la fortune de mer, le navire, peut avoir subi des détériorations, ou même

(5) En ce sens LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 356 ; RIPÉRT, I, n° 446. — *Contrà*, DANJON, I, n° 248.

faire entièrement défaut, par exemple parce qu'il se trouve au fond des eaux. L'abandon ne comprendra alors qu'un bâtiment d'une valeur diminuée, et pourra même, en ce qui concerne le navire, être purement nominal (*suprà*, n° 194). Mais il arrive parfois que cette diminution ou cette perte de valeur se trouve représentée, dans le patrimoine de l'armateur, par certaines sommes ou par certaines créances qui remplacent le navire. Ces créances ou ces sommes doivent, en pareille hypothèse, être abandonnées à la place du bâtiment, auquel elles se substituent en tout ou en partie, et l'on arrive alors à se rapprocher de la conception nouvelle de la fortune de mer, conception qui consiste à permettre de remplacer le navire lui-même par sa valeur, et qui, ainsi que nous le savons, existe dans le droit des Etats-Unis d'Amérique (n° 48), a été préconisé par les récents Congrès internationaux (nos 88 et s.) et admise par les législations belge et grecque (n° 114). Une telle substitution n'est pas, en principe, autorisée en droit français, où la fortune de mer est constituée en nature (n° 196). Mais elle est exceptionnellement permise, par la force même des choses, lorsque, sans que le patrimoine de l'armateur en ait été appauvri, le navire n'y existe plus, ou qu'il n'y figure que détérioré, et qu'en conséquence, son abandon en nature n'est plus possible en tout ou en partie. Elle est également permise, et en raison de la même impos-

sibilité, totale ou partielle, d'abandonner matériellement le bâtiment, lorsque le changement d'état survenu au navire diminue bien le patrimoine de l'armateur, mais que cette modification est due à un fait personnel de celui-ci.

Le propriétaire aura ainsi à abandonner à ses créanciers maritimes une somme tenant lieu du navire, en cas de dépérissement de ce dernier par son fait. Pareillement, il aura à leur abandonner une somme ou une créance de remplacement, lorsque la détérioration du navire, sa destruction, ou sa sortie du patrimoine du propriétaire y a fait naître des droits contre des tiers, ou entrer une somme d'argent. C'est ce qui arrive en cas de vente du navire, ou encore au cas où les dommages subis par le navire ont ouvert, au profit de l'armateur et en vue de lui procurer une indemnité représentative de la valeur que le navire a perdue, soit une action en dommages-intérêts contre le tiers-responsable, soit une action en contribution contre les chargeurs à raison d'avaries communes subies par le bâtiment. — A ce propos, nous aurons à nous demander si l'indemnité d'assurance représente le navire comme l'indemnité d'avarie, et si, comme cette dernière, elle doit faire partie de la fortune flottante abandonnée.

210. 1. — Indemnité représentative du dépérissement du navire du fait du propriétaire. — Le navire, avons-nous dit (n° 190,) — ainsi, d'ailleurs,

eroyons-nous, que la fortune de mer tout entière (n° 192), — doit être envisagé au moment où prend fin l'expédition qui a vu naître les droits des créanciers abandonataires. Par conséquent et sous réserve de l'abandon de son action éventuelle contre les tiers responsables, le propriétaire est quitte en le leur abandonnant tel qu'il se trouve à ce moment-là. Mais, à partir de cette époque, à laquelle est définitivement fixé le gage des créanciers maritimes, il répond, vis-à-vis de ces derniers, de toute modification survenue, par son fait, au navire, c'est-à-dire à leur gage, de telle sorte que si, par la suite, la valeur du navire diminue, il doit la reconstituer au moyen de sa fortune de terre.

Cette question sera plus amplement étudiée à propos des causes de perte de la faculté d'abandon (*infra*, n°s 238 et 239). Nous verrons alors que si la continuation de l'exploitation du navire après la fin du voyage qui a occasionné les dettes maritimes, n'entraîne pas la déchéance de la faculté d'abandon, du moins le propriétaire devient-il personnellement responsable du préjudice que les nouveaux voyages peuvent causer aux créanciers. Et sa responsabilité personnelle sera engagée, non seulement quand la diminution de la valeur du navire résulte directement de son fait, par exemple parce qu'il a dégarni le bâtiment de ses agrès et appareils, mais encore quand elle n'en est que la conséquence indirecte,

par exemple parce qu'à la suite, soit d'une faute du capitaine, soit même d'un cas de force majeure, le navire a subi des sinistres pendant la reprise de la navigation ordonnée par le propriétaire. Dans tous ces cas, le navire, ou une partie du navire, sera remplacé, dans le gage des créanciers abandonataires, par une somme d'argent que fourniront les biens de terre du propriétaire. « Si, depuis le moment où s'est terminé le voyage, dit le Tribunal de commerce d'Anvers, le propriétaire a détérioré son navire, sa fortune de terre devra suppléer à ce qu'il lui a fait perdre de sa valeur » (1). — Hâtons-nous de rappeler que, réciproquement, si, en vue d'une nouvelle expédition, le propriétaire a fait effectuer à son navire des réparations, les créanciers d'un précédent voyage auxquels cette nouvelle expédition est étrangère, ne peuvent pas en profiter, et qu'en conséquence, le propriétaire est fondé à prélever, sur les biens abandonnés, le montant des réparations (n° 190). « Toutes les modifications apportées au navire en bien ou en mal, dit à bon droit un jugement du Tribunal de commerce de Bruges, à partir du moment où se termine l'expédition à laquelle se rapporte l'obligation, ne peuvent ni profiter, ni nuire aux créanciers auxquels il est fait abandon » (2).

210. (1) Anvers, 23 juillet 1892, *R. I. D. M.*, VIII, p. 131.

(2) Bruges, 7 juin 1900, *R. I. D. M.*, XVI, 218.

211. II. Prix de vente du navire.— Il sera dit plus loin que la vente du navire n'est pas un obstacle à l'exercice de la faculté d'abandon (n° 236). Possible en cas de vente volontaire du bâtiment, cette faculté peut être exercée, à plus forte raison, en cas de vente sur saisie, cas auquel le propriétaire ne joue aucun rôle actif dans l'aliénation de son bâtiment pour pouvoir être considéré comme ayant renoncé au droit d'abandon. Pourtant, bien qu'il puisse, dans l'une comme dans l'autre hypothèse, invoquer encore le bénéfice de l'art. 216 § 2, il n'en est pas moins vrai que, n'ayant plus la propriété du navire, il ne peut pas en faire l'abandon en nature. Qu'abandonnera-t-il à sa place ? Sa valeur. S'il l'a déjà perçue, il remboursera à ses créanciers abandonnaires la somme qu'il lui a été versée ; si le prix de vente ne lui a pas encore été payé, il se bornera alors à leur céder sa créance contre le tiers-acquéreur (1).

Toutefois, si le propriétaire a volontairement vendu le navire à une somme manifestement insuffisante, ses créanciers maritimes seront fondés à lui réclamer, outre le prix de vente, la différence entre ce prix et la valeur réelle du bâtiment. Le propriétaire est personnellement tenu à raison de cette

211 (1) Nantes, 17 décembre 1887, *R. I. D. M.*, IV, 296. — LYON-CAEN ET RENAULT, V, n° 260 ; DANJON, II, n° 615 ; RIPERT, I, n° 1196.

diminution de valeur, comme il répond sur sa fortune de terre des détériorations que subit le navire par son fait (n° 210). Ajoutons qu'en pareille hypothèse, et s'agissant toujours d'une vente volontaire, les créanciers abandonataires peuvent, usant du droit de suite que l'art. 190 § 2 C. com. confère même aux créanciers chirographaires, saisir le bâtiment entre les mains du tiers-acquéreur, tant que ce droit n'est pas éteint (art. 193).

En *Allemagne*, lorsque le navire a été aliéné par vente forcée, le propriétaire doit, comme en France, substituer au navire la créance du prix d'achat (C. com. nouveau, art. 764). Mais quand le navire a été aliéné volontairement, il n'y a pas lieu de faire entrer dans la fortune flottante une créance de remplacement, car, dans le système allemand de la responsabilité réelle, le navire, même après son aliénation, ne cesse pas de faire partie de la fortune de mer responsable, et de continuer, par conséquent, à rester engagé vis-à-vis des créanciers, lesquels peuvent le saisir entre les mains du tiers-acquéreur (2).

212. III. Indemnité pour avaries.— La moins-value survenue au navire, ou sa perte, peut donner lieu à une action contre les tiers. Ainsi, le navire a été abordé ou coulé par un autre bâtiment qui est

(2) COSACK, I, p. 236.

déclaré responsable de ce sinistre. Ou encore, pour éviter un danger commun au navire et à la cargaison, le capitaine se décide à faire couper, dans l'intérêt commun, le pont de son bâtiment, ou les mâts, ou les cordages qui les retiennent. Dans tous ces cas, le dommage subi par le navire est représenté dans le patrimoine du propriétaire par une valeur : les dommages-intérêts ou la contribution dûs ou payés par le tiers responsable ou par les chargeurs. Ces sommes, ou les actions qui les ont pour objet, remplacent, en tout ou en partie, le navire. Elles doivent être abandonnées avec le bâtiment, ou à sa place, car, autrement, le navire ne serait pas, ainsi qu'il doit l'être, abandonné en entier (1).

Il faut faire observer que les avaries dont il est ici question, sont celles qui atteignent le navire au cours de l'expédition qui a vu naître les droits des créanciers abandonataires. Celles que subit le navire dans des voyages postérieurs, doivent bien être également représentées, dans le gage des créanciers, par une somme d'argent, mais il s'agit alors d'un autre ordre d'idées, celui qui a été examiné au

212 (1) Marseille, 8 avril 1870, J. M. 1872, 2, 128; Rouen, 26 juin 1907, *R. I. D. M.*, XXIII, 203 (V. les observations sous cet arrêt). — LAURIN sur CREPS, I, p. 634; DESJARDINS, II, n° 291; LYON-CAEN ET RENAULT, V, n°s 244-245; DANJON, II, n° 601; RIPERT, I, n° 1194; LAURIN, *Précis de droit commercial*, n° 163; LYON-CAEN, *Rev. crit.*, 1908, p. 514; JACOBS, I, n° 71; SMEESTERS, I, n° 109.

n° 210, à propos du dépérissement du navire du fait du propriétaire, — fait qui, dans l'espèce, consiste dans la reprise, ordonnée par lui, de la navigation.

Remarquons encore que si le propriétaire doit abandonner les actions nées, à son profit, durant l'expédition qui a occasionné les droits des créanciers maritimes, il n'en sera ainsi qu'autant que la diminution de valeur du navire, que ces actions représentent, subsiste encore. Si le propriétaire avait déjà fait réparer les dommages éprouvés par le navire, il n'aurait pas à abandonner les indemnités ou la contribution dues par les tiers, car, en décidant le contraire, on permettrait aux créanciers maritimes de s'enrichir injustement au détriment de la fortune de terre du propriétaire. — Il faudrait même, peut-être, décider plutôt que, dans cette dernière hypothèse, le propriétaire devra bien faire l'abandon de ses droits contre le tiers responsable ou contre les chargeurs, mais qu'il sera fondé à retenir, sur les valeurs abandonnées, le montant de ses dépenses de réparation; de telle sorte que l'insolvabilité éventuelle des chargeurs ou du tiers responsable sera supportée par les créanciers abandonataires et non par le propriétaire lui-même. C'est ce que semble décider l'art. 1^{er} des avant-projets d'Amsterdam et de Liverpool, quand il limite la responsabilité du propriétaire : « a) au navire... b) au fret... c) aux

indemnités dues au propriétaire pour les faits d'avarie commune, d'abordage ou autres dommages subis par le navire pendant le voyage, *sous déduction des dépenses faites pour mettre le navire en état d'accomplir le voyage.* »

L'obligation pour le propriétaire de faire entrer dans la fortune de mer les indemnités pour avaries ou les actions dont elles sont l'objet, est expressément consacrée par l'art. 775 du nouveau Code de commerce *allemand* (2). Déjà admise par la résolution du Congrès international de Bruxelles de 1888 (lequel avait seulement eu le tort d'assimiler ces indemnités au fret, comme le prix de passage), elle a été formulée de la manière suivante par l'art. 3 du projet de la Conférence de Venise : « Les accessoires (du « navire) visés à l'art. 2 sont : 1° Les indemnités payées « ou dues au propriétaire de navire pour avaries « communes, en tant que celles-ci constituent des « dommages matériels subis par le navire et non « réparés ; 2° les indemnités payées ou dues pour « réparation des dommages quelconques subis par « le navire et non réparés... » Cette disposition est presque textuellement reproduite par l'art. 3 des Bases de 1909 et par les avant-projets A (art. 3) et B (art. 5) de 1910.

213. IV. Indemnité d'assurance. — C'est une question très discutée que celle de savoir si l'indem-

(2) Voy. COSACK, I, p. 236.

nité d'assurance (ou le recours contre l'assureur) doit être comprise dans la fortune de mer, en remplacement de la valeur diminuée ou perdue du navire, à l'occasion duquel l'abandon est exercé. L'opinion qui prévaut, en France, dans la jurisprudence ainsi que dans la majeure partie de la doctrine, se prononce contre l'abandon de cette indemnité, et cette solution est celle qui a triomphé à l'étranger. Elle est expressément consacrée par les législations de l'*Argentine* (art. 880), du *Chili* (art. 880), du *Guatemala* (art. 758), de la *Hollande* (art. 321), du *Honduras* (art. 877), du *San-Salvador* (art. 801), qui excluent formellement de l'abandon « le recours contre les assureurs » (1). Pareillement, les lois maritimes récentes de la *Belgique* (loi du 10 février 1908, art. 49) et de la *Grèce* (C. com. art. 281 nouveau) stipulent que « l'abandon ne comprend pas le recours du propriétaire contre l'assureur » (2). Dans les

213 (1) Voy. CATTIER, *Bull. n° 3 du Com. Mar. Int.*, p. 61.

(2) Pour la Belgique, voy. SMEESTERS, I, n° 109. — En ce qui concerne la Grèce, nous apprenons par les observations qu'a présentées la délégation hellénique à la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1910 (*Procès-verbaux*, p. 58), que la Commission qui a élaboré, dans ce pays, le projet de loi devenu la loi du 17 avril 1910 (ancien style), et qui forme actuellement le livre II du Code de commerce, a cru, d'abord, « appuyée sur des considérations de M. LYON-CAEN (V, n° 243 bis) », devoir se prononcer dans le sens de l'abandon de l'indemnité d'assurance, mais qu'elle s'est ravisée ensuite à cause de la pratique universelle contraire. Il est à noter que la thèse soutenue dans le numéro du *Traité de* MM. LYON-CAEN et RENAULT, auquel fait allusion la délégation

pays dont la loi est, sur ce point, muette, comme la loi française, la jurisprudence se prononce dans le même sens. C'est ce qui a lieu, pour ne citer que quelques exemples, en *Allemagne*, dans les *Pays scandinaves*, aux *Etats-Unis d'Amérique*, en *Italie* (3).

Le Congrès international de droit maritime réuni à Gênes en 1892 adoptait, il est vrai, des principes opposés. Mais c'était là une conséquence de la personnalité juridique dont ce Congrès avait revêtu le navire. Dans une telle conception, il n'était que naturel de faire entrer l'indemnité d'assurance dans le patrimoine de cette personne morale, et non dans celui du propriétaire, et d'affecter, en conséquence, cette indemnité au paiement des dettes du navire (4). Aussi, l'art. 1^{er} de la résolution préparée par la première section de ce Congrès, chargée de l'étude du crédit maritime, était-il ainsi conçu : « Chaque navire est une personnalité juridique ayant une res-

hellénique est précisément celle du non-abandon de l'indemnité en question.

(3) COSACK, I, p. 236. — Trib. maritime de Copenhague, 3 septembre 1884 *R. I. D. M.*, III, 348 ; Cour suprême des Etats-Unis, 10 mai 1886, *ibid.*, II, 457, et Cour du district est de Wisconsin, 18 février 1913, *ibid.*, III, 112 ; Trib. civil de Messine, 29 avril 1895, *ibid.*, XI, 488.

(4) Voy., sur ce point, la réponse fait par M. Henri FROMAGEOT à une question de M. LYON-CAEN, à la séance du 14 décembre 1892 de la Société de législation comparée, *Bull. de la Soc. législ. comp.*, 1892-93, p. 115. — Sur le Congrès de Gênes, voy. *suprà*, n° 83.

ponsabilité limitée jusqu'à concurrence de son patrimoine. *L'indemnité d'assurance fait partie du patrimoine du navire* » (5).

Mais si l'on fait abstraction du Congrès de Gênes, presque tous les autres congrès internationaux ont formellement exclu de la fortune de mer l'indemnité d'assurance. C'est ce qu'avait déjà fait le Congrès de Bruxelles de 1888. C'est ce qu'ont fait plus tard les Conférences d'Amsterdam (1904) et de Liverpool (1905). Les avant-projets de traité de la Commission de Paris et de la Conférence de Venise (art. 3), les Bases de 1909 (art. 3), les avant-projets A (art. 3), et B (art. 5) de 1910, qui font comprendre dans la fortune flottante, à titre d'accessoires du navire, certaines sommes ou créances appartenant au propriétaire, disposent expressément que « ne sont pas considérées comme accessoires du navire, les indemnités dues ou payées en vertu de contrats d'assurance. »

Si nous nous plaçons maintenant exclusivement au point de vue du droit français, il faudra, pour étudier notre question dans toute son étendue, l'envisager d'abord en elle-même et dans l'état de la législation antérieur à la loi du 19 février 1899. Puis, après avoir

(5) C'est à peu près ainsi que les choses se passent avec les *Single Ship Cies* anglaises. L'indemnité d'assurance entre dans leur actif et sert à payer leurs créanciers, à concurrence de £ 8 ou 15 par tonne, s'il s'agit de créanciers à droits limités.

examiné si cette loi (qui a subrogé, au profit des créanciers privilégiés et hypothécaires, l'indemnité d'assurance aux objets assurés) est applicable en droit maritime, nous aurons, dans l'affirmative, à nous demander quelle est l'influence que cette loi a eue sur la question que nous examinons.

214. La controverse portant sur le point de savoir si les créanciers abandonataires ont droit à l'indemnité d'assurance, n'est pas, en France, de date récente. Elle couvrait déjà, peut-on dire, sous l'empire de l'Ordonnance de 1681, dans cette autre question, d'ordre plus général, de savoir « si les effets perdus étaient représentés par la somme assurée. » Valin (sur l'art. 3, liv. I, tit. XII de l'ordonnance), parlant de la créance privilégiée de « ceux qui ont fourni le bois et autres choses nécessaires à la construction, équipement, avitaillement des vaisseaux, les charpentiers, calfateurs et autres ouvriers employés à la fabrique et radoub », trouvait très naturel de « transférer leur privilège sur le produit de l'assurance du navire même affecté à ce privilège, puisqu'au fond, ce sont les choses qu'ils ont fournies, et les ouvrages qu'ils ont faits au navire, qui ont fait la matière de l'assurance jusqu'à concurrence de la valeur qui leur était due. » Emérigon était, au contraire, d'un avis opposé. Il fondait son opinion sur une double considération : d'abord sur le texte même de l'Ordonnance qui établissait le privilège des four-

nisseurs et des ouvriers sur le navire et non sur l'indemnité d'assurance, — ce qui était, ainsi que le fait observer M. A. Laurin (1), résoudre la question par la question, puisqu'il s'agit précisément de savoir si le bâtiment peut être remplacé par un équivalent ; en second lieu, sur l'adage *in particularibus non succedit pretium loco rei*, — argument qui, en lui-même, ne serait peut-être pas très probant de nos jours, où l'on admet la subrogation réelle même pour des biens isolés, du moins lorsqu'ils sont soumis à une affectation spéciale qui les fait considérer moins dans leur individualité matérielle que dans leur valeur pécuniaire (2), mais qui, même en admettant la subrogation à titre particulier, conserve, néanmoins, sa force, si l'on parvient à démontrer, ainsi que nous essayerons de le faire plus bas, que l'indemnité d'assurance n'est pas le *pretium*, la représentation, de la *res*, du navire.

Le Code ayant gardé le silence sur ce point, la controverse continua après sa promulgation, et cette fois, les partisans du système entrevu par Valin, étendant la doctrine de ce dernier, faisaient comprendre l'indemnité d'assurance non seulement dans le gage des créanciers privilégiés, mais, indistincte-

214 (1) A. LAURIN, *De la suppression du droit du créancier hypothécaire sur l'indemnité d'assurance du navire*, R. I. D. M., III (1887-88), p. 234.

(2) Voy. PLANIOL, III, n° 922, en note.

ment, dans celui de tous les créanciers abandonnaires, sauf, bien entendu, le droit de préférence des premiers (3).

Quels arguments invoque-t-on en faveur de ce système ? L'indemnité d'assurance, affirme-t-on, représente, comme les dommages-intérêts dus ou payés par le tiers responsable, la valeur que le navire a perdue. Comme les dommages-intérêts, elle doit donc être comprise dans l'abandon en remplacement du navire. Cette solution est, d'ailleurs, dit-on, imposée par l'art. 1303 du Code civil, lequel oblige le débiteur de la chose détruite de céder à son créancier les droits ou actions en indemnité qu'il peut avoir par rapport à cette chose. On ajoute que c'est là une solution conforme au caractère de l'assurance, qui a pour but de placer l'assuré dans une situation semblable à celle dans laquelle il eût été si le sinistre n'avait pas eu lieu. Or, si le navire était arrivé à bon port, le propriétaire eût été tenu des actes du capitaine dans la limite de la valeur d'un navire en bon état ; pour qu'il soit tenu dans la même mesure et que sa situation ne soit pas améliorée du fait de l'accident, il ne doit pas conserver l'indemnité d'assurance.

(3) En ce sens, PARDESSUS, *Cours de droit commercial*, III, n° 663 ; LAURIN, *loc. cit.* — Cmpr. BOISTEL, n° 1189. — M. DE COURCY qui admet cette doctrine au tome III, p. 308 de ses *Questions de droit maritime*, se prononce en faveur du système opposé au tome II, p. 194 du même ouvrage.

Aucune de ces raisons ne résiste à la critique. L'argument tiré du principe que l'assurance n'est qu'un contrat d'indemnité, est loin d'être concluant. Que signifie, en effet, ce principe ? Que la somme due par l'assureur ne doit pas dépasser le montant de la perte subie, car l'assuré doit être indemnisé et non enrichi. Or, où est ici l'enrichissement du propriétaire du navire ? Grâce au contrat d'assurance, il touche une somme qui, au maximum, sera égale au préjudice qu'il éprouve. Il est vrai que, sans le sinistre, sa responsabilité eût eu pour limite un navire à l'état sain, tandis que maintenant elle sera limitée à un navire diminué de valeur, ou même elle fera entièrement défaut. Mais cette réduction ou cette perte du gage des créanciers maritimes, malgré la récupération, par le propriétaire, de l'indemnité d'assurance, n'a rien de contradictoire, car le gage des créanciers abandonataires était exposé aux risques de la navigation, et si l'arrivée du sinistre peut avoir cette conséquence d'opérer, pour ainsi dire, la diminution ou l'extinction des dettes qui affectaient les biens assurés, il y a là un résultat des principes de l'abandon, qui n'a rien à faire avec la règle que l'assurance ne doit pas être une source de gain pour l'assuré. Encore une fois, c'est un dédommagement, et non un enrichissement, que le propriétaire trouve dans son recours contre l'assureur.

Mais la conservation de l'indemnité d'assurance

par le propriétaire est en opposition, dit-on encore, avec l'art. 1303, C. civ. — En est-on bien sûr ? Il est certain que les rédacteurs de ce texte n'avaient pas en vue l'action de l'assuré contre son assureur ; ils avaient trop peu la pratique du contrat d'assurance pour y penser. En imposant au débiteur d'une chose la cession des « droits ou actions en indemnité par rapport à cette chose », l'art. 1303 fait allusion uniquement au recours du débiteur contre l'auteur du dommage, ou à la somme que ce recours a pour objet, — somme ou action qui prend la place de la chose endommagée ou périée. C'est ainsi que ses commentateurs entendent l'art. 1303 (4). Ce n'est pas à dire que ce texte ne saurait, par analogie, s'étendre à l'indemnité d'assurance. Mais, pour cela, il faudrait que l'analogie fût réelle, c'est-à-dire que l'indemnité dont il s'agit représentât effectivement les biens assurés, comme les dommages-intérêts dus par le tiers responsable représentent la chose qu'il a détruite par sa faute.

Nous arrivons ainsi au principal argument de la thèse que nous examinons. L'indemnité d'assurance, nous dit-on, ou la créance qui l'a pour objet, est un équivalent du navire qu'elle doit remplacer dans la composition de la fortune de mer. Or, à notre sens, rien n'est moins gratuit que cette affirmation. Il n'est

(4) Voy. PLANIOL, II, n° 628 ; COLIN et CAPITANT, II, p. 127.

pas exact que cette indemnité soit la représentation de la chose assurée. Elle ne correspond pas, juridiquement, au dommage qu'elle est destinée à réparer, car le sinistre n'est pas la cause de l'obligation éventuelle de l'assureur ; il n'en est que la condition, et cette obligation prend sa source dans l'obligation corrélatrice de l'assuré de payer la prime. C'est ce que disent tous les civilistes. « L'indemnité due par la compagnie d'assurances en cas de sinistre, disent MM. Aubry et Rau, *ne constitue pas un prix représentatif de l'immeuble incendié*, mais une simple créance résultant du contrat d'assurance et formant *la contre-valeur aléatoire de la prime payée par l'assuré* » (5). MM. Baudry-Lacantinerie et de Loynes exposent la même idée : « L'indemnité d'assurance *n'est pas le prix de la chose assurée* : elle n'est que *la contre-valeur aléatoire des primes* » (6). M. Planiol, opposant les indemnités d'assurance aux indemnités de responsabilité, écrit qu'à vrai dire, les premières ne sont pas des « indemnités », qu'« *elles ne sont pas la représentation de la chose.* » « L'assurance, — continue le savant auteur, pénétrant le mécanisme « intime de ce contrat, — n'est qu'un procédé de « capitalisation par l'association : en prévision d'un

(5) AUBRY et RAU, *Cours de droit civil français*, t. III, 1869, § 292, note 14.

(6) BAUDRY-LACANTINERIE et de LOYNES, *Du nantissement des privilèges et hypothèques et de l'expropriation forcée*, t. I, n° 281.

« sinistre possible, le propriétaire cherche à se pro-
« curer un capital de réserve à l'aide duquel il
« pourra construire ou acquérir un nouveau bien ou
« un nouvel objet à la place de celui qu'il aura
« perdu ; mais, au lieu de constituer lui-même ce ca-
« pital par des économies accumulées, il se le pro-
« cure par voie d'abonnement en s'entendant, soit
« directement, soit par l'intermédiaire d'une compa-
« gnie, avec d'autres personnes exposées aux mêmes
« risques que lui. La somme qu'il touche en cas de
« sinistre est donc *la contre-partie aléatoire des*
« *primes versées par lui* » (7). L'assurance est donc
un acte de prévoyance étranger, en principe, aux
créanciers de l'assuré, — donc aussi aux créanciers
abandonataires, — et dont ils ne doivent pas profiter.
L'importance de la fortune de mer ne doit pas dé-
pendre de la prudence du propriétaire du navire.
Non pas, comme on l'a dit, parce qu'autrement, on
le découragerait de l'assurance ; car, abstraction
faite de sa responsabilité éventuelle, le propriétaire
a tout intérêt à s'assurer pour sa sécurité person-
nelle ; mais tout simplement parce que son acte de
prudence en question ne concerne pas ses créan-
ciers, qu'il est pour eux une *res inter alios acta*. —
Et, en effet, l'assurance est un acte complètement
facultatif pour le propriétaire, de la volonté duquel

(7) PLANIOL, II, n° 3445. — Cmpr. COLIN et CAPITANT, II, p. 1013.

dépend la fixation de son montant (sous réserve, naturellement, de l'impossibilité, pour lui, de contracter une assurance pour une somme supérieure à la valeur de la chose). Le propriétaire peut ne faire assurer qu'une quotité de la valeur du navire, — le quart, la moitié, — comme il peut se dispenser de toute assurance, soit par hardiesse, soit par calcul, par exemple parce que, possédant toute une flotte, il trouve que les risques courus ne sont pas en proportion des primes qu'il devra payer. Tout cela ne prouve-t-il pas que l'assurance est faite uniquement dans l'intérêt du propriétaire, auquel il appartient d'en apprécier l'opportunité, et que les créanciers maritimes n'ont pas plus de titre pour se l'approprier, qu'ils ne sauraient prétendre avoir droit à la réserve spéciale qu'en prévision d'un sinistre, le propriétaire a pu constituer, comme c'est souvent le cas avec les grandes compagnies de navigation ?

Ajoutons que les primes étant prises sur la fortune de terre du propriétaire, — sur laquelle elles peuvent, d'ailleurs, être poursuivies sans aucune limitation, (*supra*, n° 183, note 2), — il est naturel que l'indemnité d'assurance qui est, on vient de le voir, la contre-partie de ces primes, aille au patrimoine d'où ces derniers sont sorties. Il est vrai que la prémisse de ce raisonnement a été contestée. On a prétendu que les primes ne sont pas puisées dans les biens de terre du propriétaire. « Si l'on examinait, dit M. de

« Courcy, la comptabilité de toutes les maisons d'armement, de tous les négociants du monde, on verrait que les primes d'assurances des opérations maritimes sont constamment inscrites comme charges et frais de l'opération maritime, et payées sur le capital de l'opération » (8). — Mais nous répondrons que le capital d'une entreprise de transports par mer n'est pas constitué uniquement par le navire et le fret, c'est-à-dire par la fortune flottante, mais par l'ensemble des biens de l'entreprise, au milieu desquels la fortune de mer forme un îlot. Les primes sont payées, disons-nous, sur cet ensemble de biens, comme c'est sur cet ensemble de biens que sont payés les impôts dont l'armement est redevable à l'égard de l'Administration. Que si, en fait, le propriétaire a prélevé la prime sur le fret de l'expédition, il en résulterait, non que l'indemnité d'assurance devrait entrer dans la fortune flottante, mais tout simplement que le propriétaire devrait verser aux créanciers abandonataires les sommes qu'il a ainsi retirées de leur gage.

Au surplus, la solution que nous défendons s'impose, croyons-nous, depuis les travaux préparatoires de la loi du 14 juin 1841. Dans leurs observations sur le projet dont elle est issue, plusieurs Cours royales, et notamment la Cour d'Aix, avaient pro-

(8) DE COURCY, III, p. 309. — Cmpfr. DANJON, II, n° 603.

posé de faire comprendre dans l'abandon l'indemnité d'assurance, mais les amendements qui furent déposés, dans ce sens, dans les deux Chambres, ont été repoussés. « La loi, a dit M. le Garde des sceaux, « en présentant le projet à la Chambre des députés, « ne veut pas que l'armateur soit exposé au-delà des « sommes qu'il a consacrées à son expédition. Mais « si l'armateur, poussant plus loin la prévoyance, « veut se mettre à l'abri même de cette perte limitée, « et si, dans ce but, il fait assurer son navire, pour- « quoi donc renverser ce calcul légitime ? Pourquoi « lui enlever le fruit de sa prudence et le prix de « ses soins ? Les fréteurs ou les chargeurs à qui il « sera fait l'abandon seulement du navire et du fret, « n'auront point à se plaindre de leur condition ; ils « la connaissent d'avance. Ils n'ont point, d'ailleurs, « le droit de réclamer le bénéfice d'un contrat « d'assurance auquel ils ont été étrangers ». (9)

Il résulte de ces explications que l'indemnité d'assurance, envisagée dans sa condition primitive, ne peut pas être considérée comme la représentation de la chose assurée à laquelle elle doit se substituer. L'état du droit à cet égard a changé, il est vrai, progressivement. C'est ainsi que l'art. 10 de la loi du 28 mai 1858 *sur les négociations concernant les marchandises déposées dans les magasins généraux*,

(9) Voy. DUVERGIER, *Collection des lois*, 1841, p. 321.

a donné aux porteurs de récépissés et de warrants, sur l'indemnité d'assurance due, « les mêmes droits et privilèges que sur la marchandise assurée », c'est-à-dire qu'elle a subrogé à cette dernière l'indemnité d'assurance, sur laquelle les créanciers gagistes que sont les porteurs de récépissés et de warrants pourront exercer leur droit de préférence. Cette loi a, bien entendu, un domaine limité ; elle est, notamment, complètement étrangère aux assurances maritimes. Mais elle a été le point de départ d'un changement dans les idées. Seize ans plus tard, la loi du 10 décembre 1874 sur l'hypothèque maritime reportait de plein droit, en cas de sinistre majeur, sur l'indemnité d'assurance, les droits des créanciers ayant hypothèque sur le navire (mais non ceux des créanciers privilégiés). Cette innovation mécontenta le monde des armateurs et des assureurs. L'inscription de l'hypothèque valant, d'après cette loi, opposition par elle-même, les compagnies d'assurances se trouvaient dans l'obligation de rechercher, avant d'indemniser l'assuré, s'il n'y avait pas des hypothèques inscrites sur le navire. Aussi, avaient-elles pris l'habitude de stipuler, dans leurs polices, que le navire ne serait pas hypothéqué sans leur consentement, ce qui était de nature à entraver le développement de l'hypothèque maritime comme instrument de crédit. Contre ce grave inconvénient, la loi du 10 juillet 1885 qui a, comme on le sait, remplacé

celle de 1874, s'est servi d'un remède radical : elle s'est abstenue de reproduire la disposition en question, et remplaça ainsi, par son silence significatif, les assurances maritimes sous l'empire du droit commun, dont elles s'étaient, un instant, écartées.

Ainsi, dans l'état primitif du droit, et sous réserve de la loi sur les magasins généraux et de la réforme, aussitôt étouffée, de 1874, l'assurance est considérée comme un acte étranger aux créanciers de l'assuré, et sur le produit de laquelle ils ne peuvent pas reporter les droits qu'ils avaient sur la chose détruite. L'indemnité d'assurance n'est donc pas l'équivalent de cette chose. Il s'ensuit que les créanciers abandonataires ne peuvent pas la faire comprendre dans la fortune de mer abandonnée. C'est ce que décident la jurisprudence et la grande majorité des auteurs (10).

Quels sont les changements apportés à ces principes par la loi du 19 février 1889 *relative à la res-*

(10) Cass. Req., 13 février 1882, D. 1882, I, 341 ; Bordeaux, 15 février 1887, *R. I. D. M.*, III, 416. — DAGEVILLE, *Code de commerce expliqué par la jurisprudence*, II, p. 127 ; BOULAY-PATY, I, p. 94 ; CAUVET, I, n° 71 ; DEMANGEAT sur BRAVARD, IV, p. 156 ; LAURIN sur CRESP, I, p. 629 ; BÉDARRIDE, I, n° 295 ; DESJARDINS, II, n° 291 ; DE VALROGER, I, n° 272 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 241 ; RIPERT, I, n° 1195 ; AUZOUX, thèse, p. 163 ; LYON-CAEN, *Rev. crit.*, 1882, p. 520. — MM. DANJON, II, n° 603 et Jules LEVEILLÉ, *Notre Marine Marchande et son avenir*, p. 38, reconnaissent que cette solution s'impose dans l'état actuel des textes, mais la trouvent regrettable. — M. de COURCY l'approuve au t. II, p. 194, et la combat au t. III, p. 308, de ses *Questions de droit maritime*.

triction du privilège du bailleur d'un fonds rural et à l'attribution des indemnités dues par suite d'assurances ? L'art. 2 de cette loi est ainsi conçu : « *Les indemnités dues par suite d'assurances contre l'incendie, contre la grêle, contre la mortalité des bestiaux ou les autres risques, sont attribuées, sans qu'il y ait besoin de délégation expresse, aux créanciers privilégiés ou hypothécaires. Néanmoins, les paiements faits de bonne foi avant opposition sont valables* ». — Comme on le voit, cette loi subroge, au profit des créanciers privilégiés et hypothécaires, l'indemnité d'assurance à la chose assurée, en vertu d'une délégation légale, semblable, dans sa nature et ses effets, à la délégation conventionnelle qui, avant cette loi, était de style dans les constitutions d'hypothèque (11). Il y a lieu de nous demander si la loi de 1889 s'étend aux assurances maritimes et, dans l'affirmative, si elle a pu avoir pour effet d'augmenter le gage des créanciers abandonataires, c'est-à-dire de substituer au navire, même à leur égard, l'indemnité dont il s'agit.

215. On a parfois prétendu que la loi de 1889 était inapplicable en droit maritime. Pour le soutenir, on a rappelé que le projet primitif de cette loi, déposé au Sénat, au nom du gouvernement, par M. de Mahy, le 20 juillet 1882, était intitulé « *pro-*

(11) Voy. PLANIOL, II, n° 3446.

jet de loi sur l'organisation du crédit agricole mobilier », et qu'il était destiné à faire partie du Code rural. Comment, a-t-on dit, une loi relative au crédit agricole peut-elle apporter un tel changement dans les assurances maritimes ? On a ajouté que, si général que soit l'art. 2 de la loi de 1889, il ne peut pas, en vertu de la règle *generalia specialibus non derogant*, se mettre en opposition avec la loi du 10 juillet 1885, loi spéciale qui a supprimé l'innovation de 1874, et par laquelle le législateur a bien montré qu'il ne voulait pas qu'en droit maritime, l'indemnité fût attribuée aux créanciers hypothécaires.

Quelques décisions judiciaires ont accepté cette argumentation. On lit dans un jugement du Tribunal de commerce de Marseille que « l'art. 2 de la loi du « 19 février 1889 ne peut être étendu aux assurances « maritimes, lesquelles, en raison de leur ancienneté « et de leur spécialité, ne sauraient être comprises « dans l'expression *ou les autres risques*, employée « par ledit texte, sans que cette incorporation ait fait « l'objet d'une étude spéciale et approfondie. » (1)

Mais la majorité de la jurisprudence, approuvée par la majorité de la doctrine, se prononce, à juste titre, en faveur de cette extension (2). C'est qu'en

215 (1) Marseille, 5 mars 1908, *R. I. D. M.*, XXIII, 669.

(2) Paris, 17 avril 1907, *S.* 1909, 2, 65, note BLONDEL; *D.* 1909, 2, 361, note LEVILLAIN; Cass. civ., 12 juillet 1910, *S.* 1910, 1, 473, note LYON-CAEN; *D.* 1910, 1, 513, note G. LE POITEVIN.

effet, quand on dit que le projet initial de la loi de 1889 se proposait d'organiser le crédit agricole, et lui seul, on oublie d'ajouter qu'à la suite de divers amendements adoptés au cours de la discussion, l'objet de cette loi a été élargi, de telle sorte que, dans son texte définitif, la loi de 1889 s'est trouvée comprendre, ainsi que son titre l'indique clairement, deux parties distinctes : l'une, — formée par l'art. 1^{er} — relative « *à la restriction du privilège du bailleur d'un fonds rural* » ; l'autre, — composée des trois autres articles, — concernant « *l'attribution des indemnités dues par suite d'assurances* ». Or, à ce dernier égard, les termes dont se sert la loi sont des plus généraux. Elle parle des indemnités dues « *par suite d'assurances* », c'est-à-dire par suite d'assurances quelconques, donc maritimes comme terrestres, et si l'art. 2 vise expressément certaines assurances déterminées, qui sont des assurances terrestres (assurances contre l'incendie, la grêle, la mortalité des bestiaux), il s'empresse de terminer l'énumération par une formule générale : « *ou les autres risques* », qui est assez large pour comprendre les risques maritimes.

Il est vrai qu'en 1885, le législateur a voulu écarter la subrogation établie par la loi de 1874, par dérogation aux principes généraux régissant cette matière. En supprimant cette dérogation, il fit rentrer les assurances maritimes dans le droit commun, qui n'admet

pas, nous l'avons vu, cette subrogation. Mais ce droit commun a été modifié lui-même en 1889, au profit de certains créanciers. La règle d'après laquelle une loi générale ne peut pas déroger à une loi spéciale, est donc ici sans application, car lorsqu'une loi s'en rapporte, expressément ou tacitement, au droit commun, elle admet par avance et sauf stipulation contraire toutes les modifications dont ce dernier peut être affecté par la suite. Et il ne sert de rien de dire que le législateur n'a pas pu approuver en 1889 ce que quatre ans plus tôt il avait condamné ; car, d'abord, c'est son droit de changer d'avis (et l'on sait qu'il n'use pas rarement de ce droit), et puis, s'il a supprimé, en 1885, la subrogation de la loi de 1874, c'est surtout parce que cette loi admettait que l'inscription de l'hypothèque valait, de plein droit, opposition au paiement de l'indemnité, ce qui amenait des complications dont il a été parlé au numéro précédent ; or, ce grave inconvénient n'existe plus, puisque, d'après la loi de 1889, « les paiements faits de bonne foi avant opposition sont valables » (3).

D'ailleurs, les travaux préparatoires de cette loi indiquent nettement que les assurances maritimes sont comprises dans son domaine d'application.

(3) La loi de 1889 n'assujettissant cette opposition à aucune forme spéciale, elle peut être faite par une simple lettre missive. Voy. l'arrêt précité de la Cour de Paris.

L'article 2 portait primitivement : « Les indemnités dues par les *compagnies d'assurances*... » On a supprimé le mot : « *compagnies* » pour mettre : « Les indemnités dues par suite d'assurances... », par ce motif qu'il pouvait y avoir des assurances qui n'étaient pas constituées en compagnies, mais qui étaient faites par des particuliers. Et le rapporteur, M. Labiche, d'ajouter : « Cela a lieu notamment pour les *assurances maritimes*. »

Nous croyons, en conséquence, qu'il faut, sans hésiter, appliquer la loi de 1889 aux assurances maritimes, et permettre aux créanciers ayant, sur le navire, hypothèque ou privilège (et non seulement aux créanciers hypothécaires, comme dans la loi de 1874), d'exercer, sur l'indemnité d'assurance, leur droit de préférence (4).

Il en résulte, en fait, — sinon, peut-être, en droit, ainsi que nous le dirons plus bas, — une grave atteinte aux principes qui régissent la propriété des navires. Dans bien des cas, l'avantage de la faculté d'abandon se trouve diminué, puisque plusieurs des créances sujettes à limitation sont privilégiées, et qu'à leur égard, la fortune de mer doit comprendre

(4) L'article 47 de la loi du 5 juillet 1917 sur l'immatriculation des bateaux de rivière et l'hypothèque fluviale porte que : « les dispositions de la loi du 19 février 1889, sur la subrogation légale des créanciers privilégiés ou hypothécaires dans le bénéfice de l'indemnité d'assurance, sont applicables en cas d'assurance sur bateaux de navigation intérieure ».

désormais l'indemnité d'assurance. Il est vraisemblable qu'on n'a pas prévu, en 1889, cette conséquence de la loi qu'on votait. C'est pour l'éviter que M. Ripert, qui paraît déjà croire que, peut-être, cette loi ne concerne que les hypothèques et les privilèges sur immeubles, c'est-à-dire, en somme, les hypothèques privilégiées (5), soutient avec force que les créanciers abandonataires ne peuvent pas prétendre à l'indemnité, même quand ils sont privilégiés. « Leur privilège, dit-il, n'est pas destiné à leur « permettre d'atteindre la fortune de terre ; il doit « simplement régler les droits des abandonataires « entre eux. Avant de pouvoir invoquer leur privilège, les créanciers doivent établir leur qualité de « créanciers. Or, s'ils n'ont aucun droit sur la fortune « de terre, ils ne peuvent donc réclamer l'indemnité « d'assurance. La loi de 1889... est une loi qui règle « le concours des créanciers. Elle donne aux créanciers hypothécaires ou privilégiés un recours plus « étendu, mais n'affecte en rien leur qualité de créanciers... Il ne s'agit pas de savoir si les créanciers abandonataires seront payés sur l'indemnité d'assurance par préférence aux créanciers terrestres, mais s'ils seront payés » (6).

Nous croyons, au contraire, — et sauf à voir plus loin (n° 217) si cette solution est bonne au point de

(5) RIPERT, I, n° 1031.

(6) RIPERT, I, n° 1195.

vue législatif, — que ceux des abandonnataires dont la créance est assortie d'un privilège, ont droit à l'indemnité d'assurance, au même titre que les créanciers hypothécaires, ou que les créanciers privilégiés non-abandonnataires. Il ne faut pas chercher à découvrir, dans la loi de 1889, des subtilités qu'elle ne contient pas. Cette loi étant applicable, de l'aveu de M. Ripert lui-même, aux assurances maritimes, il faut l'y appliquer telle qu'elle est. Or, sa caractéristique, c'est sa généralité — généralité qui la fait embrasser non seulement tous les genres d'assurances sans exception, mais aussi, sans exception, tous les créanciers privilégiés ou hypothécaires. — D'ailleurs, les principes de l'abandon ne s'opposent peut-être pas à cette solution autant que le croit le distingué professeur de la Faculté d'Aix. Certes, en fait, ainsi que nous le disons un peu plus haut, l'abandon de l'indemnité d'assurance augmente la responsabilité du propriétaire. Mais on peut soutenir qu'en droit, il n'en continue pas moins à n'être tenu que sur sa fortune de mer et à conserver intacts ses biens de terre, puisque, depuis la loi de 1889, l'indemnité d'assurance est considérée, au regard de certains créanciers, comme l'équivalent du navire, partant comme faisant partie de la fortune flottante. Donc, les créanciers abandonnataires pourvus d'un privilège, doivent pouvoir se faire payer sur cette indemnité, comme ils auraient pu le faire sur le navire, s'il n'avait pas péri.

Résumons-nous en disant que la loi du 16 février 1889 régit les assurances maritimes comme les assurances terrestres, et que, conséquemment, au regard des créanciers hypothécaires et privilégiés, l'indemnité d'assurance doit prendre la place du navire.

216. Faut-il aller plus loin et admettre cette subrogation au profit de tous les créanciers abandonataires sans distinction ? On l'a soutenu. La loi de 1889, a-t-on dit, a consacré l'idée que l'indemnité d'assurance est la représentation du navire. Exacte pour les créanciers hypothécaires et privilégiés, on ne voit pas pourquoi cette conception ne le serait également pour les créanciers abandonataires chirographaires (1). — On s'aperçoit aisément de la fragilité de cette argumentation. En subrogeant, au profit de certains créanciers l'indemnité à la chose, la loi de 1889 n'a pas reproduit, — ce qui eût été inutile, — dans un cas particulier, une règle exacte en elle-même comme conforme aux principes généraux. On a vu (n° 214) que, d'après ces principes, l'indemnité d'assurance est la contre-partie des primes et ne représente nullement la chose, comme le fait son prix d'achat. A cette règle, la loi de 1889 est venue apporter une exception au profit des créanciers

216 (1) Cmpr. DARRAS ET TARBOURIECH, *De l'attribution, en cas de sinistre, des indemnités d'assurances*, *Ann. de dr. comm.*, 1889, p. 248, n° 22, note 2.

hypothécaires et privilégiés. Au regard de tous autres créanciers, fussent-ils des abandonataires, la règle ancienne reste entière ; l'indemnité n'est pas l'équivalent de l'objet assuré.

Aussi a-t-on essayé d'asseoir la thèse que nous critiquons sur des bases plus solides. On a dit : La subrogation de la loi de 1889 n'a lieu que pour les créanciers que cette loi vise formellement. Soit. On ne saurait donc nier qu'elle profite à ceux qui ont un privilège sur le navire, Or, tel n'est-il pas le cas pour tous les créanciers abandonataires, même pour ceux d'entre eux dont la créance n'est pas expressément déclarée privilégiée par la loi, et dont, par conséquent le titre apparaît, de prime abord, comme purement chirographaire, — comme c'est notamment le cas pour les créanciers à raison de dommages provenant de fautes nautiques ? Et, en effet, sur la fortune de mer, les créanciers terrestres chirographaires doivent céder le pas au recours des abandonataires ; c'est donc que ces derniers ont un privilège, et un privilège qui est un véritable droit réel, car, outre le droit de préférence, il comporte, en vertu de l'art. 190 C. com., un droit de suite (2).

Éliminons, d'abord, du débat le droit de suite si fragile que l'art. 190 confère aux créanciers chirogra-

(2) Cmpr. René LAVIGNE, *La loi du 19 février 1889 et le droit maritime*, R. I. D. M., VIII (1892-1893), p. 191, et thèse, Caen, 1893, p. 92 ; LARDEUR, thèse, Paris, 1907, p. 81.

phaires. Il est arbitraire d'assimiler aux créanciers que prévoit la loi de 1889, ceux qui jouissent de ce droit de suite, et qui sont, non seulement les abandonataires, mais tous créanciers quelconques du propriétaire, même ses créanciers chirographaires terrestres. Autrement, il ne resterait plus de créanciers du propriétaire, pour lesquels n'aurait pas lieu la subrogation de la loi de 1889, puisque tous peuvent invoquer au moins le droit de suite de l'art. 190 (3).

Du reste, la thèse critiquée par nous n'a pas besoin de faire appel à l'art. 190, si, par ailleurs, elle parvient à démontrer que les créanciers abandonataires bénéficient d'un droit de préférence ; car les privilèges mobiliers ne sont pas des droits réels, mais de simples causes de priorité, et se bornent, suivant la définition de l'art. 2095 C. civ., à donner au créancier, en considération de la qualité de sa créance, « le droit d'être *préféré* aux autres créanciers » (4). Il faudrait donc considérer les créanciers abandonataires comme des créanciers privilégiés, ayant droit, comme tels, et en vertu de la loi de 1889, à l'indemnité d'assurance, si l'on arrivait à démontrer qu'ils jouissent d'un tour de faveur dans la répar-

(3) Cette observation n'a pas, il est vrai, en fait, d'intérêt pour les créanciers chirographaires terrestres, puisque, même sans l'idée de subrogation, ils ont droit à l'indemnité d'assurance en vertu des articles 2092 et 1166 combinés du Code civil.

(4) En ce sens, PLANIOL, II, n° 2548 ; COLIN et CAPITANT, II, p. 780.

tition du prix de la fortune de mer. Mais nous verrons plus loin que cela n'est pas (n° 252). La seule qualité de créanciers abandonataires ne confère pas de droit de priorité sur la fortune flottante. Si équitable et, partant, souhaitable que soit l'octroi, à ces créanciers, d'un privilège, — si non d'un véritable droit réel, analogue à celui qu'ont, en Allemagne, les *Schiffsgläubiger* (n° 51), — on ne peut pas le leur reconnaître dans l'état actuel de la législation française (*suprà*, n° 62 *in fine*). Les créanciers abandonataires doivent subir, sur la fortune flottante, le concours des créanciers terrestres, et même respecter les causes de préférence que ces derniers pourront avoir. Ils ne sont donc pas, en principe et en vertu de leur seule qualité, des créanciers privilégiés, mais de simples créanciers chirographaires. Il en résulte qu'ils ne sauraient invoquer l'art. 2 de la loi de 1889, et que, par conséquent, ils n'ont aucun droit sur l'indemnité d'assurance, cette dernière n'étant pas, à leur égard, la représentation du navire.

On a dit que cette solution était regrettable et contraire à l'équité, qu'elle blesse, en sacrifiant les droits des créanciers abandonataires. C'est possible, mais c'est là un argument à faire valoir auprès du législateur ; il ne saurait justifier une interprétation hasardeuse et arbitraire des textes en vigueur.

217. Mais l'injustice que l'on signale, est-elle bien réelle ? On peut en douter. Nous avons essayé de

démontrer que l'indemnité d'assurance est la contre-valeur des primes, et non celle du navire. Pour se couvrir contre un risque possible, le propriétaire se constitue un capital de réserve, soit en s'entendant avec une compagnie d'assurances, soit en le créant directement avec des économies accumulées, et en devenant ainsi son propre assureur. Pourquoi ses créanciers profiteraient-ils d'un acte de prudence essentiellement facultatif, et qui leur est étranger ? La loi de 1889 a admis la subrogation de l'indemnité aux objets assurés, mais, ce faisant, elle n'a pas, en ce qui concerne les assurances terrestres, augmenté la responsabilité du débiteur, car les créanciers de ce dernier pouvaient toujours saisir, en vertu de leur droit de gage général de l'art. 2092 C. civ., tout son patrimoine, donc aussi l'indemnité d'assurance ; de telle sorte que la subrogation en question reporte bien sur l'indemnité, au profit des créanciers pour lesquels elle a lieu, leur droit de préférence, mais cela sans léser aucunement l'assuré (1). Il en est de même, et pour identité de motifs, dans les assurances maritimes, en tant qu'il s'agit des créanciers privilégiés à droits illimités (par exemple, de ceux qui ont prêté au capitaine pour les besoins du navire, sur

217. (1) Elle ne nuit qu'aux créanciers chirographaires, lesquels, sans cette subrogation, se seraient distribué l'indemnité d'assurance sur un pied d'égalité avec les créanciers hypothécaires et privilégiés.

mandat exprès du propriétaire), ou des créanciers hypothécaires, auxquels, en principe, l'abandon n'est pas opposable, l'hypothèque maritime ne pouvant être constituée que par le propriétaire lui-même, ou (sauf l'exception de l'art. 233 C. com.) par un mandataire spécial. Mais il n'en va plus de même s'agissant des créanciers privilégiés dont les droits sont sujets à limitation. Ces créanciers n'ont droit qu'à la fortune de mer. En exerçant leur droit de préférence sur l'indemnité d'assurance, on peut bien dire, théoriquement, que c'est encore sur un élément de la fortune de mer qu'ils l'exercent, puisqu'ils sont du nombre de ceux au profit desquels la loi de 1889 considère cette indemnité comme la représentation de la chose ; mais il n'en est pas moins vrai que, pratiquement, le propriétaire du navire se trouve, depuis cette loi, tenu sur un plus grand nombre de biens.

On sait que, pour éviter ce résultat, on a essayé d'interpréter la loi de 1889 dans le sens de son inapplicabilité aux créanciers abandonataires privilégiés ; mais on a vu que le caractère de généralité de cette loi ne comportait pas pareille restriction (n° 215). Il faut, pourtant, reconnaître que si l'exclusion de ces créanciers du bénéfice de la loi de 1889 est en opposition avec les textes, elle serait très souhaitable au point de vue législatif, et il est vraisemblable que si le législateur de cette époque s'était aperçu de toutes les conséquences de son innovation,

il aurait réservé la question pour les assurances maritimes. En effet, il n'est pas juste d'enlever au propriétaire le fruit de sa prévoyance, et d'aggraver sa responsabilité uniquement parce qu'il a été prudent.

Ce que nous disons des créanciers abandonataires privilégiés, nous le dirons à plus forte raison des créanciers abandonataires à titre purement chirographaire. Ils ne doivent pas pouvoir, — et, d'ailleurs, ne peuvent pas, à notre sens, d'ores et déjà (n° 216), — prétendre à l'indemnité d'assurance. Cela n'est pas en contradiction avec notre désir de voir intervenir une loi leur accordant un privilège sur la fortune de mer, car, précisément, nous demandons ce droit de préférence en leur faveur, non afin qu'ils puissent l'exercer, conformément à la loi de 1889, sur l'indemnité d'assurance, mais afin qu'ils aient, sur la fortune flottante, la priorité à l'égard des créanciers chirographaires terrestres.

Comme on le voit, ce qui, pour nous, serait inique, ce n'est pas, — ainsi que le croient certains esprits (n° 216 *in fine*), — l'exclusion des créanciers abandonataires chirographaires de l'application de la loi de 1889, mais, au contraire, l'extension de cette loi, soit à ces créanciers, — extension qu'à nos yeux, l'état actuel des textes ne permet pas heureusement, — soit même aux créanciers abandonataires privilégiés, — extension qui, malheureusement, s'impose, croyons-nous, dans l'état actuel des textes. — De toute

façon, il n'est pas sans intérêt de constater, ainsi que nous l'avons fait en commençant l'étude de cette matière (n° 213), que l'opinion maritime est défavorable à la subrogation de l'indemnité d'assurance au navire (du moins à l'égard des créanciers à titre chirographaire), que ce remplacement est condamné par la plupart des pays étrangers, et qu'enfin il a été repoussé également par un grand nombre de Congrès internationaux, lesquels, pourtant, ne sauraient certainement être considérés comme hostiles, en principe, à la substitution des divers éléments de la fortune de mer par leur valeur.

218. La jurisprudence décide que, l'indemnité d'assurance n'étant pas comprise dans la fortune de mer, les créanciers abandonataires n'ont pas à restituer au propriétaire les primes versées par lui (1). Tel étant le motif de cette solution, il semble qu'il faille décider qu'elle concerne uniquement les créanciers abandonataires non privilégiés, et qu'au contraire, ceux d'entre eux dont la créance est assortie d'un droit de préférence, et qui peuvent, par conséquent, saisir l'indemnité, doivent tenir compte au propriétaire des primes qu'il a payées. Il en serait de même des créanciers abandonataires simplement chirographaires, si l'article 2 de la loi de 1889 leur profitait (2).

218 (1) Bordeaux, 15 février 1887, *R. I. D. M.*, III, 416.

(2) LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 242.

Mais quelles seraient alors les primes que le propriétaire serait fondé à retenir sur l'indemnité? D'après M. Danjon, ce ne seraient que celles afférentes aux assurances contractées après la fin de l'expédition durant laquelle sont nés les droits des créanciers abandonataires (3). Nous croyons qu'il faudrait y ajouter les primes se rapportant à l'assurance relative à cette expédition, car les créanciers abandonataires auraient profité de l'indemnité, aussi bien dans le cas où le sinistre se serait réalisé au cours de ladite expédition, que dans celui où il ne serait arrivé que dans un des voyages subséquents.

Il semblerait même que ce n'est, en réalité, que de l'indemnité se référant aux risques réalisés au cours du voyage qui a vu naître leurs créances, qu'ils ont à profiter, puisque, pour les indemniser des diminutions de valeur subies par le navire dans des voyages postérieurs, on n'a pas besoin de faire intervenir l'indemnité d'assurance, le propriétaire étant personnellement tenu de ces détériorations, — du moins quand elles proviennent de son fait direct ou indirect (n° 210). Aussi pourrait-on être tenté de décider que les seules primes à restituer au propriétaire sont celles qui se rapportent à l'expédition qui a occasionné ses dettes maritimes, et qu'il n'en serait autrement pour les sinistres survenus dans des voyages

(3) DANJON, II, n° 603 *in fine*.

subséquents, qu'au cas où, sans la subrogation de l'indemnité d'assurance au bâtiment, les créanciers maritimes n'auraient pas pu chercher, dans le patrimoine de terre du propriétaire, la valeur diminuée ou perdue du navire, — par exemple, parce que la détérioration ou la destruction du bâtiment, postérieurement à la fin de l'expédition, est due à une force majeure dont le propriétaire ne répond pas.

Mais nous pensons qu'il y a lieu d'écarter cette solution, car si, en fait, dans tel cas, le navire a été, dans un voyage postérieur, avarié dans des circonstances telles, que le propriétaire eût dû personnellement tenir compte, aux créanciers maritimes, de cette diminution de valeur, il n'en est pas moins vrai qu'il eût pu également éprouver des avaries dans des conditions excluant la responsabilité du propriétaire. En pareille hypothèse, l'utilité de l'assurance contractée par ce dernier est évidente pour les créanciers abandonataires privilégiés, — ou même pour tous les créanciers abandonataires sans distinction, si l'on admet qu'ils bénéficient tous de la subrogation de la loi de 1889. Or, ils peuvent avoir à profiter de l'acte de prudence du propriétaire à propos de sinistres arrivés à un moment quelconque, depuis et y compris l'expédition durant laquelle leurs droits ont pris naissance, jusqu'à l'époque de l'abandon ; car c'est à un moment quelconque de cette période que le navire eût pu perdre, en tout ou en partie, sa valeur,

retiré de leur gage, sans recours possible contre le propriétaire. Il n'est donc que juste de tenir compte à ce dernier de toutes les primes qu'il a payées, aussi bien pour le voyage à l'occasion duquel sont nées les créances sujettes à limitation, que pour les voyages effectués postérieurement par le navire jusqu'au moment de l'abandon.

§ 2. — *Sommes ou créances accessoires
ou de remplacement du fret*

219. Le fret est compris dans l'abandon en tant que bénéfice de la navigation. On a pensé, avec raison, qu'il n'était pas équitable de permettre au propriétaire de conserver les profits d'une expédition dont il répudie les charges (n° 197). Mais si la loi ne mentionne, à côté du navire, parmi les biens compris dans l'abandon, que le fret, ce n'est pas à dire que le propriétaire ne doive pas abandonner les autres bénéfices que peut lui rapporter une expédition. L'art. 216 ne parle que du fret, parce que c'est sous cette forme que se présentent généralement les profits de la navigation. Mais à côté ou à la place du fret proprement dit, le propriétaire peut gagner d'autres sommes qui en sont les accessoires ou qui en tiennent lieu. Toutes ces sommes ou les créances qui les ont pour objet rentrent dans la fortune de mer avec le fret proprement dit, auquel elles s'ad-

dans des circonstances qui l'eussent définitivement joignent, ou à la place du fret, auquel elles suppléent.

220. I. Indemnité d'assurance et indemnités pour perte de fret.— Certes, il ne faut pas faire comprendre dans l'abandon, parmi les valeurs de remplacement du navire, *l'indemnité d'assurance*, au cas où le propriétaire aurait fait assurer le fret (1) ; car ainsi que nous l'avons vu à propos du navire (n° 213 et s.), la législation française ne considère pas, sauf exception, l'indemnité d'assurance comme la contre-valeur des objets assurés.

Mais, au contraire, les indemnités payées ou dues au propriétaire pour *pertes de fret*, résultant de la faute d'un tiers, ou pour avaries communes, en tant que celles-ci constituent des pertes de fret, doivent être abandonnées aux créanciers (2) ; car, ainsi que cela a été dit plus haut (n° 212), ces indemnités représentent la diminution ou la perte de valeur qu'elles sont destinées à réparer. Les avant-projets A (art. 3) et B (art. 5) de Bruxelles le disent formellement.

221. II. Prix de passage et de remorquage, et produit de la pêche.— Au fret proprement dit, il y a lieu d'assimiler le *prix de transport des passagers*. C'est un bénéfice qui ne diffère pas, dans sa

220 (1) LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 243 ; DANJON, II, n° 607 ; RIPERT, I, n° 1207.

(2) DANJON II, n° 607.

nature, du fret proprement dit. On peut dire que c'est un fret au sens large du mot. Il doit donc être compris dans la fortune de mer comme ce dernier et pour identité de raison (1). Les Conférences de Venise (art. 3) et de Bruxelles (Bases de 1909, art. 3 ; avant-projets A. art. 2, et B, art. 4) ont consacré cette solution (2).

Il en est de même, et pour le même motif encore, du *prix de remorquage*, s'il s'agit d'un remorqueur (3), et, s'agissant d'un navire pêcheur, du *produit de la pêche* (4). Il s'agit là de bénéfices rapportés par le travail spécial auquel le bâtiment a été affecté, — comme le fret proprement dit constitue un profit produit par le transport effectué par

221 (1) Anvers, 27 juillet 1899, *R. I. D. M.*, XV, 211. — Cmpr. Rouen, 27 janvier 1852. D. 1853, 2, 61. — DE VALROGER, I, n° 263 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 237 ; DANJON, II, n° 605 ; RIPERT, I, n° 1204 ; JACOBS, I, n° 72. — Du prix de passage il y a lieu de déduire ou non, selon que l'on est partisan du système du fret net ou de celui du fret brut, le prix de la nourriture des passagers, lequel est généralement compris dans le prix de passage (*Voy. supra*, n° 206, note 4). D'après M. MARTINOLICH (*Bull. n° 19 du Com. Mar. Int.*, p. 583) la proportion entre le prix de la nourriture et le prix réel de passage est des 2/5 à la moitié.

(2) A la Conférence de Venise, on avait proposé de ne pas viser le prix de passage dans l'avant-projet de traité, pour ce motif qu'on ne s'y occupait pas des dommages causés aux personnes. Il n'a pas été fait droit à cette demande, et avec raison, car la question que nous examinons ne préjuge en rien celle des dommages corporels.

(3) DANJON, II, n° 605 ; RIPERT, I, n° 1205 ; SMEESTERS, I, n° 119.

(4) Douai, 23 novembre 1899 et Cass. Req., 14 janvier 1901, S. 1905, I, 126 ; D. 1901, I, 125 ; Nantes, 18 juin 1910, *R. I. D. M.*, XXVII, 218.

le navire, — et, à ce titre, ils doivent faire partie du gage des créanciers abandonataires.

222. III. Fret de la cargaison appartenant au propriétaire du navire. — Le propriétaire peut transporter, sur son propre bâtiment, des marchandises qui lui appartiennent. Il va de soi que cette cargaison ne rentre pas dans la fortune de mer qui doit être abandonnée. Mais le propriétaire pourrait-il se borner à abandonner le navire, sans aucun fret ?

M. de Courcy l'a enseigné pour ce motif qu'en pareille hypothèse il n'y a pas de fret proprement dit, puisque la personne du débiteur et celle du créancier du prix de transport des marchandises se confondent. « Il n'est pas permis, dit-il, de composer un fret fictif pour le saisir ou en réclamer l'abandon. On saisit une réalité, on ne saisit pas une fiction » (1).

Les auteurs sont unanimes à condamner cette opinion. Elle est, en effet, en opposition avec l'idée que le propriétaire ne doit pas conserver les profits d'une expédition dont il ne veut pas assumer les charges. Par le fait du transport, la marchandise aura, normalement, acquis une plus-value au moins égale au prix ordinaire de transport. Est-il équitable que le propriétaire puisse se refuser valablement à tenir compte à ses créanciers abandonataires de cette augmentation de valeur, correspondant au fret qu'il

222 (1) De COURCY, I, p, 144.

aurait payé s'il ne s'agissait pas de son propre bâtiment ? Certes, tant que la fortune de mer n'a pas été abandonnée, le propriétaire ne paye aucun fret, car il aurait touché d'une main, ce qu'il aurait donné de l'autre. Mais il n'en est pas de même, une fois l'abandon exercé. La fortune flottante constitue alors le gage des créanciers abandonataires, et ceux-ci ne sont pas l'une des deux mains du propriétaire. Celui-ci devra leur verser, pour le transport des marchandises chargées, et qui font partie de sa fortune de terre, une somme calculée d'après le cours du fret au lieu et au temps du départ, et représentant le fret qu'il aurait dû payer si la cargaison avait été chargée sur un navire de même espèce et à peu près de même tonnage, appartenant à un tiers, ou, si l'on veut, le fret qu'il aurait pu stipuler d'un tiers pour le transport de marchandises analogues aux siennes (2).

Les législations du *Chili* (art. 880), du *Guatemala* (art. 758), du *Honduras* (art. 877) et du *San-Salvador* (art. 801) disposent expressément que « si le chargement appartient à l'armateur, il n'est pas obligé d'en faire l'abandon, mais (qu') il doit payer

(2) DEMANGEAT SUR BRAVARD, IV, p. 158; BÉDARRIDE, I, n° 294; DESJARDINS, II, n° 289; DE VALROGER, I, n° 264; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 235; DANJON, II, n° 605; RIPERT, I, n° 1208; BOISTEL, n° 1189; JACOBS, I, n° 72; SMEESTERS, I, n° 116.

aux créanciers le fret correspondant apprécié par expertise » (3).

Mais il serait exagéré d'étendre cette solution, par analogie, — à supposer que l'abandon soit, d'ores et déjà, admis, en France, dans la navigation de plaisance, ce que nous ne croyons pas (n° 149), — au cas où le propriétaire transporte des amis sur son yacht, pour l'obliger d'abandonner une somme correspondant au prix de passage que ces derniers auraient payé, s'il s'était agi d'un bâtiment de commerce ; car, en pareille hypothèse, le propriétaire ne réalise aucun bénéfice, contrairement au cas où il expédie ses marchandises par son propre bâtiment. Il pourra donc, — à supposer toujours qu'il bénéficie de la disposition de l'art. 216 § 2, — se libérer par l'abandon du seul navire (4).

223. IV. Futailles. — On sait que, malgré la règle que le chargeur doit, en principe, payer le fret en entier, du moment que les marchandises sont arrivés à destination sans retard (art. 309 et 310 § 1^{er}), l'al. 2 de l'art. 310 lui permet, néanmoins, lorsqu'il s'agit de « futailles contenant vin, huile, miel et autres liquides », et qu'elles ont tellement

(3) Voy. CATTIER, *Bull. n° 3 du Com. Mar. Int.*, p. 61. — En France, aux termes de l'art. 80 C. com., le cours du fret est constaté par les courtiers maritimes.

(4) Voy. pourtant DANJON, n°s 580 et 605, d'après lequel l'abandon doit comprendre, outre le bâtiment, une somme représentant la jouissance du yacht, et arbitrée, au besoin, par les tribunaux.

coulé qu'elles sont vides ou presque vides, d'abandonner lesdites futailles pour le fret. Il est évident que, dans ce cas, le propriétaire du navire peut valablement faire abandon, à son tour, aux créanciers abandonataires, de ces futailles que lui a abandonnées son chargeur et qui remplacent le fret stipulé (1).

224. V. Indemnité d'assistance ou de sauvetage. — Avec le fret, et comme accessoire du fret, le propriétaire doit abandonner la rémunération qu'il touche quand son bâtiment a sauvé un autre navire, ou qu'il lui a prêté assistance (1). Cette rémunération constitue, pour le propriétaire, un bénéfice produit par la navigation. Il doit donc faire partie de la fortune de mer abandonnée, sous déduction seulement, — ainsi que le décident les avant-projets de Bruxelles de 1910 (A, art. 3 ; B, art. 5), — des sommes allouées au capitaine et aux autres personnes au service du navire, ces sommes diminuant d'autant le gain du propriétaire.

Au Congrès de Venise, lequel, — ainsi, d'ailleurs, que les avant-projets de la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1910, — a fait comprendre les indemnités en question dans la fortune flottante (art. 3) on avait fait valoir, en faveur de cette solution, les considé-

223 (1) JACOBS, I, n° 72.

224. (1) DANJON, II, n° 606; RIPERT, I, n° 1205; JACOBS, I, n° 71; SMEESTERS, I, n° 119.

ractions suivantes : « 1° qu'il est des navires exclusi-
« vement consacrés à l'industrie de l'assistance et du
« sauvetage et qu'il est légitime que ces indemnités
« soient comprises dans l'abandon, puisqu'elles
« constituent le seul produit de ce genre de navires ;
« 2° que l'assistance expose souvent le navire à des
« périls et à des dommages ; qu'il est juste que la
« contre-valeur de cette dépréciation ou de ce risque
« soit abandonnée avec le navire ; 3° que l'assistance
« a pris de plus en plus le caractère d'une opération
« commerciale ; que s'il est légitime de réserver au
« capitaine et à l'équipage leur part de récompense,
« il n'y a aucune raison pour que le propriétaire, qui
« n'est pas intervenu personnellement, puisse dis-
« tinguer entre les divers revenus produits par le
« navire, abandonner le fret et garder l'indemnité
« d'assistance » (2). — La première de ces trois con-
sidérations ne concerne, naturellement qu'une caté-
gorie déterminée de bâtiments, ceux qui ont été
construits *ad hoc*. Mais les deux autres s'appliquent
à tous les navires.

225. VI. Surestaries, faux-fret, chapeau du capitaine. — On sait que la question de savoir si les *surestaries* ou les *contresurestaries* constituent des dommages-intérêts ou une sorte de fret supplémen-
taire s'adjoignant au fret principal, est très contro-

(2) Voy. HENNEBICO, II, n° 532.

versée. En France, la jurisprudence les considère comme une rémunération accessoire du fret, due parce que, par suite du retard dans le chargement ou le déchargement, l'affréteur a usé plus longtemps du navire (1). Aussi, décide-t-on qu'elles doivent être comprises dans l'abandon, au même titre que le fret (2). Tout à l'opposé, en Belgique, où la jurisprudence voit, en elles, des dommages-intérêts destinés à réparer le préjudice subi par le propriétaire du fait du retard dans le chargement ou le déchargement(3), l'opinion qui prévaut, généralement, se prononce contre leur abandon (4). — Nous croyons, au contraire, que, même ainsi envisagées, elles doivent être abandonnées, car elles représentent un dommage

225 (1) Cass. civ., 10 novembre 1880, D. 1880, I, 457 (conclusions de M. DESJARDINS); Cass. civ., 9 mars 1881, J. M. 1882, 2, 86; Rouen, 12 janvier 1891, *R. I. D. M.*, VI, 522; Le Havre, 9 mars 1891, *ibid.*, VI, 556; Bordeaux, 30 décembre 1892, *ibid.*, VIII, 555; Alger, 21 novembre 1910, *ibid.*, XXVI, 459; Rouen, 29 mai 1911, *ibid.*, XXVII, 674; Le Havre, 24 janvier 1914, *ibid.*, XXIX, 911; Rouen, 30 juillet 1912 et 3 février 1915, *ibid.*, XXIX, 197 et XXX, 32; Bordeaux, 30 décembre 1915, *ibid.*, XXX, 354. — Dans le même sens, Cour d'appel mixte d'Alexandrie, 13 décembre 1905 et 28 mars 1906, *ibid.*, XXII, 215 et 372. — *Contrà*, Aix, 10 janvier 1879, J. M. 1879, I, 230; Rouen, 26 mars 1879, cassé par Cass. civ., 10 novembre 1880 précité. Compr. Rennes, 25 mars 1915, *R. I. D. M.*, XXX, 229.

(2) Lyon-CAEN et RENAULT, V, n° 236 *bis*.

(3) Bruxelles, 29 novembre 1883 et 4 avril 1888, *Jur. Anv.*, 1884, I, 148 et 1888, I, 243; Bruxelles, 23 novembre 1905, *R. I. D. M.*, XXI, 503; Anvers, 5 février 1907, *ibid.*, XXIII, 695; Bruges, 2 mai 1913, *ibid.*, XXIX, 755. — JACOBS, I, n° 301.

(4) Voy. SMEESTERS, I, n° 119.

souffert par la fortune de mer, et qu'en tout cas, elles n'en sont pas moins gagnées par le propriétaire du fait de la navigation (5). Les avant-projets de Venise (art. 3) et de Bruxelles de 1910 (A. art. 2; B, art. 5, § 1^{er}) les assimilent au fret et les font figurer dans la fortune de mer.

La solution suivie, en France, pour les surestaries, doit être étendue au *demi-fret* ou *faux-fret*, dû, conformément à l'article 288 § 3, en cas de rupture de l'affrètement, avant le départ, par la volonté de l'affréteur. Il faut décider que cette créance fait partie du gage des créanciers abandonataires, sans se préoccuper du point de savoir si elle participe ou non de la nature juridique du fret (6).

On doit appliquer la même solution au *chapeau du capitaine* ou *droit de chapeau*, stipulé, dans les connaissements, sous forme d'un tant pour cent du fret, et qui, dans la pratique française, est considéré comme une sorte de fret supplémentaire appartenant à l'armateur. Mais il en serait autrement, et ce droit n'entrerait pas dans la fortune de mer, si, aux termes de la convention des parties, il devait être attribué au capitaine comme une gratification constituant un supplément de son salaire (7).

(5) Compr. DANJON, II, n° 606; RIPERT, I, n° 1264; HENNEBICQ, II, n° 529.

(6) DANJON, II, n° 606.

(7) AUZOUX, thèse, p. 182.

226. VII. Primes à l'armement. — Le propriétaire qui exerce la faculté de l'article 216 § 2, doit-il abandonner les primes à la navigation ou compensations d'armement, en tant que celles-ci sont relatives au voyage, à la fin duquel on doit envisager la fortune de mer ?

Certains auteurs l'ont pensé, et cette thèse, qui a été suivie par quelques tribunaux (1), est celle de l'Etat, lequel, quand il intervient dans le règlement, ne manque pas de demander le reversement au Trésor des primes acquises par le navire (2). « Il serait
« vraiment immoral, écrit M. de Courcy, que l'arma-
« teur s'appropriât, introduisit dans sa fortune de
« terre, la prime, produit incontestable de l'opéra-
« tion maritime » (3). « Cela apparaît surtout, ajou-
« tent MM. Lyon-Caen et Renault, dans le cas où il
« n'y a pas de fret par suite de la perte des marchan-
« dises (art. 302), et où le navire, étant réduit à
« l'état de débris, n'a aucune ou presque aucune
« valeur. Alors, en effet, que comprendrait, en réa-
« lité, l'abandon, si le propriétaire du navire pouvait
« conserver pour lui les primes ou la compensation
« d'armement ? » (4).

226 (1) Nantes, 18 juin 1910, *R. I. D. M.*, XXVII, 218 ; Anvers, 27 juillet 1899, *ibid.*, XV, 211.

(2) Compr. la dépêche ministérielle du 20 mai 1911 adressée au Directeur de l'Inscription Maritime au Havre, *R. I. D. M.*, XXVII (1911-12), p. 270.

(3) De COURCY, III, p. 83.

(4) LYON-CAEN, et RENAULT, V, n° 246.

A notre avis, les primes gouvernementales font partie des biens de terre du propriétaire et ne doivent pas être abandonnées (5). Il s'agit là d'une question qui ne doit pas être influencée par cette considération qu'en cas de perte du bâtiment et d'absence de fret, le gage des créanciers abandonnaires pourrait se réduire à rien, ou à peu près à rien. Pareille considération serait de nature à conduire trop loin, et à faire notamment décider que l'abandon doit comprendre l'indemnité d'assurance, — ce qui nous paraît inadmissible (*suprà*, n° 216). La question doit être examinée en elle-même et tranchée selon la nature juridique que l'on reconnaît à ces primes. Il est certain qu'elles ne constituent pas des suppléments de fret. Leur mode de calcul, qui est basé notamment sur la distance parcourue, ne doit pas faire illusion, car il s'en faut que le fret soit proportionnel à cette distance ; il dépend aussi de la loi économique de l'offre et de la demande, de la saison, des dangers de la navigation, de la nature de la cargaison, du temps employé au chargement, — toutes choses étrangères au calcul de la prime. D'autre part, celle-ci a, pour second élément, le

(5) En ce sens : DANJON, II, n° 606, *bis* ; RIPERT, I, n° 1206 HENNEBICQ, II, n° 530 ; René VERNEAUX, *La fortune de mer, Rec. de législ. de Toulouse*, 1906, p. 287 ; F.-C. AUTRAN, *Les Armateurs doivent-ils reverser au Trésor, pour les couvrir des frais de rapatriement, les primes acquises pendant le dernier voyage ? R. I. D. M.*, XXVII (1911-12), p. 269.

calcul de la jauge du navire, tandis qu'au contraire le fret se calcule sur le tonnage effectif du chargement. Aussi M. de Courcy et MM. Lyon-Caen et Renault eux-mêmes, en examinant ce point dans les rapports du propriétaire avec les gens de mer, et dans ses rapports avec ses assureurs, enseignent-ils que l'on ne doit pas considérer les primes à la navigation comme des accessoires du fret, et qu'en conséquence, elles ne doivent pas plus être partagées avec l'équipage en cas d'engagement à la part, qu'elles ne devaient, avant la loi du 12 août 1885, qui a abrogé l'art. 386 C. com., être comprises dans le délaissement du navire (6).

Et, en effet, les primes à la navigation ne sont pas la rémunération d'un transport ; elles sont des subsides destinés à encourager les armements maritimes et ayant, par cela même, un caractère personnel pour les armateurs. En considération des charges, surtout d'ordre administratif, qui pèsent sur le pavillon français du fait de la situation économique du pays, l'Etat lui accorde des allocations destinées à *compenser* cette cause d'infériorité, et qui, pour cela, portent en France, le nom de *compensations d'armement*. Il n'y a aucune bonne raison pour faire bénéficier les créanciers abandonataires des sacrifices consentis par l'Etat afin de favoriser

(6) De COURCY, III, p. 47 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 357 bis et VI, n° 1382.

l'essor du commerce des armements. — Cette idée apparaît mieux encore quand on pense que, très souvent, ces créanciers sont des étrangers et que, cependant, ce que le législateur s'était proposé, en établissant ces subsides, c'était de venir en aide à la marine nationale. N'est-ce pas détourner la loi de son but ? Ajoutons qu'avant la loi du 19 avril 1906, les primes à la navigation faisant, en même temps, fonction de primes à la construction, les chantiers français faisaient ainsi payer indirectement aux armateurs la qualité d'acquéreurs de primes dont ils dotaient les bâtiments qu'ils construisaient, en les leur vendant à un prix supérieur à celui des marchés étrangers ; de telle sorte qu'en abandonnant son navire, le propriétaire abandonnait également, peut-on dire, indirectement, une partie de la prime que lui accordait l'Etat. L'obliger d'en faire encore l'abandon direct, c'eût été la lui faire payer deux fois, — du moins en partie (7).

Toutes ces raisons militent, croyons-nous, en faveur du non-abandon des primes à la navigation. Le propriétaire doit pouvoir les garder dans son patrimoine de terre, auquel ces avantages sont conférés. Cette solution est formellement consacrée par

(7) On sait que la loi du 19 avril 1906, qui est la plus récente des lois françaises sur la marine marchande, a atteint son terme, d'après son article 14, le 19 avril 1918, et qu'elle n'a pas été renouvelée. Voyez *suprà*, n° 2, note 2.

l'art. 3 du projet de Venise et par les deux avant-projets de la Conférence de Bruxelles de 1910 (A, art. 3 ; B, art. 5).

227. VIII. Subventions postales.— Ce que nous venons de dire des primes à l'armement ne s'applique qu'en partie aux subventions postales. Ces subventions ne sont accordées que contre certains avantages réservés à l'Etat, notamment le transport gratuit des dépêches postales et des fonds du Trésor public, et une réduction de prix pour le transport des fonctionnaires. Mais, même en tenant compte des autres conditions auxquelles leur octroi est soumis (navires construits en France, ayant une vitesse déterminée et un aménagement particulier, notamment pour pouvoir servir de croiseurs auxiliaires en cas de guerre), elles sont généralement trop élevées pour ne pas constituer un subside déguisé (*suprà*, n° 2). Néanmoins, bien qu'ayant un caractère plus complexe que celui d'un simple prix de transport des correspondances et des fonds publics, il n'en est pas moins vrai qu'à cet égard, (mais à cet égard-là seulement), on peut, en les décomposant, les assimiler au fret. Raisonnablement, on devrait donc décider que, dans la mesure où elles constituent la rémunération d'un transport, elles appartiennent à la fortune de mer.

Il est vrai qu'il faudrait, pour cela, procéder à une ventilation des plus délicates. Aussi un arrêt de la

Cour d'appel des Etats-Unis (2^e circuit), rendu, le 23 juin 1905, à propos de la perte du navire français *La Bourgogne*, s'est tiré d'embarras en décidant tout simplement qu'aucune partie de la subvention postale ne doit être abandonnée, par ce motif qu'« il est impossible de déterminer quelle part du subside peut être considérée comme le dédommagement du transport des dépêches pour un voyage et pour un navire particuliers. » (1) Mais cette solution nous paraît critiquable. Nous croyons que la portion de la subvention qui correspond à un prix de transport, doit être abandonnée comme un accessoire du fret. Nous ne voyons pas pourquoi il ne serait pas permis de décomposer les motifs de l'allocation de cette subvention. — Quant à la détermination de la part à abandonner, elle présente une réelle difficulté pratique, mais il ne serait peut-être pas malaisé d'en sortir par un procédé pratique, analogue à celui que nous avons préconisé à propos de la détermination du fret net (n^o 206), et qui consisterait dans la fixation d'un forfait, par exemple du tiers de la subvention. Nous croyons même que, contrairement à ce que nous avons dit pour l'évaluation forfaitaire des mises dehors, il n'y aurait pas ici besoin de l'inter-

227 (1) Etats-Unis, Cour d'appel (2^e circuit), 23 juin 1905, *R. I. D. M.*, XXI, 521. — Dans le même sens, RUPERT, I, n^o 1206 et René VERNEAUX, *La Fortune de mer*, *Rec. de législ. de Toulouse*, 1906, p. 293.

vention du législateur pour l'établissement du forfait en question, mais qu'au contraire, les juges seraient en droit de dire, dans chaque espèce, qu'ils considèrent la portion de la subvention postale correspondant au fret, comme étant constituée, par exemple, par le tiers de la subvention totale.

CHAPITRE V

EXERCICE DE LA FACULTÉ D'ABANDON

228. L'exercice de la faculté d'abandon est-il soumis à des conditions de forme ? Doit-il intervenir dans des délais déterminés ? Quelles sont, d'autre part, les causes par suite desquelles cette faculté peut être perdue ? — Voilà les questions dont l'étude fera l'objet du présent chapitre.

SECTION PREMIÈRE

Formes et délais de l'abandon

229. I. Formes. — Le projet de 1867 assujettissait l'exercice de la faculté d'abandon à une déclaration au greffe du Tribunal de commerce, au cas où le propriétaire prenait les devants, et, en cas de poursuite par les créanciers, à une notification par huissier huit jours au plus tard après le commandement ou la demande en justice dirigée contre lui (art. 226, §§ 2 et 3). En *Hollande*, l'art. 321 exige « un acte no-

tarié » ; en Argentine (art. 880), il faut « un acte public », et il en est de même d'après le Code *chilien* et les législations qui en dérivent : il faut « un acte public notifié aux créanciers ». D'après les Codes *italien* (art. 492) et *roumain* (art. 502), qui sont les plus précis au sujet de la forme de l'abandon, « la déclaration d'abandon doit être transcrite sur les registres de l'Office maritime dans lequel est inscrit le navire, et cette transcription doit être notifiée aux créanciers dont les titres sont transcrits sur ces mêmes registres ou annotés sur l'acte de nationalité ; en ce qui concerne les créanciers qui ont fait notifier une assignation ou une sommation, l'abandon doit avoir lieu par acte d'huissier notifié au domicile élu, à défaut au greffe du Tribunal de commerce, dans le délai de huit jours de l'assignation ou de la sommation, à peine de nullité » (1).

Au contraire, le Code de commerce français, ainsi, d'ailleurs, que la plupart des législations étrangères qui suivent le même système de limitation que lui, ne déterminent pas les formes de l'abandon. Il en résulte qu'on n'en a pas à suivre de spéciales pour l'exercice de ce droit. Ainsi que le disait Emérigon en commentant l'Ordonnance de 1681, laquelle était également muette sur les formes de l'abandon, « il suffit qu'on le fasse, de quelque manière que ce

229 (1) Voy. CATTIER, *Bull. n° 3 du Com. Mar. Int.*, p. 63.

soit » (2). Le propriétaire peut donc indiquer sous n'importe qu'elle forme son intention de se libérer, par l'abandon du navire et du fret, des obligations nées des actes et des faits du capitaine et des gens de l'équipage. Du moment que sa volonté est manifestée, peu importe la forme revêtue par cette manifestation (3). C'est ainsi que l'abandon peut avoir lieu, aussi bien par une déclaration notariée signifiée aux créanciers, ou par exploit d'huissier, ou encore par une déclaration au bureau de l'inscription maritime, que par de simples conclusions prises à l'audience, en réponse aux poursuites des créanciers, ou même encore par correspondance (4).

230. Mais si le propriétaire n'a aucune forme à observer pour l'exercice de l'abandon, il ne dépend pas de lui d'en modifier l'efficacité par des clauses restrictives. L'abandon qu'il fait doit être pur et simple. S'il le faisait accompagner d'une modalité

(2) EMÉRIGON, *Contrats à la grosse*, 4, II, § 6.

(3) Honfleur, 22 novembre 1899, *R. I. D. M.*, XV, 329. — BÉDARRIDE, I, n° 297; RUBEN de COUDER, *Dictionnaire de droit commercial*, au mot « Armateur », t. I, n° 95; DESJARDINS, II, n° 293; de VALROGER, I, n° 273; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 247; DANJON, II, n° 620; RIPERT, I, n° 1179; HENNEBICQ, II, n° 510; Romain de SÈZE, *De la responsabilité des propriétaires de navires*, p. 207.

(4) Mais si le propriétaire français fait abandon dans un pays qui soumet l'exercice de ce droit à des formes spéciales, il devra suivre ces formalités en vertu de la règle *locus regit actum*. Il devra donc faire dresser un acte notarié, si c'est en Hollande qu'il abandonne sa fortune de mer. Voy. René de BÉVOTTE, *De la règle locus regit actum*, thèse, Aix, 1895, p. 153.

(condition ou terme), de même que s'il ne faisait qu'un abandon partiel (par exemple, abandon du navire seul, ou d'une partie seulement du navire et du fret), les créanciers seraient fondés à le refuser et à poursuivre le propriétaire sur tous ses biens (1). Il en serait de même si celui-ci voulait abandonner la fortune de mer en valeur, au lieu de l'abandonner en nature (*suprà*, n° 61).

Quand les créanciers se refusent ainsi à accepter l'abandon qui leur est fait, le tribunal doit se prononcer sur sa validité (2). Il arrive même qu'il soit saisi, avant toute poursuite des créanciers, par le propriétaire lui-même, lequel, en vue d'une réclamation possible, a intérêt à faire valider l'abandon (3).

231. II. Délais. — Pas plus qu'elle ne l'assujettit à aucune forme, la loi ne soumet l'abandon à

230 (1) D'après le projet de 1867, l'abandon pouvait être pur et simple ou *conditionnel*.

(2) Pendant l'instance en validation de l'abandon, les frais de garde et de conservation du navire sont à la charge du propriétaire, si la résistance des créanciers abandonataires est jugée bien fondée, et à la charge de ces derniers dans le cas contraire; il serait injuste de faire subir au propriétaire, même alors, les conséquences des lenteurs des créanciers. — En ce sens, DESJARDINS, II, n° 297; DANJON, II, n° 623, en note. — *Contrà*, DE VALROGER, I, n° 271, qui fait, dans tous les cas, supporter ces frais par le propriétaire.

(3) Bordeaux, 5 novembre 1895, *R. I. D. M.*, XI, 452; Cass. Req., 10 janvier 1898, *ibid.*, XIII, 613; D. 1899, I, 182; Cass. Turin, 17 avril 1903, *R. I. D. M.*, XIX, 478.

aucune prescription. Si loin que remonte l'époque à laquelle sont nées les dettes maritimes, le propriétaire peut toujours les limiter par l'exercice de la faculté d'abandon.

Une fois les poursuites engagées par les créanciers, le propriétaire n'est pas encore obligé de déclarer dans un délai de rigueur s'il veut user du bénéfice de l'art. 216 (1). L'abandon n'est pas une exception devant être opposée au début de l'instance, avant toutes conclusions au fond. Il peut être invoqué en tout état de cause, même pour la première fois en appel, car il ne constitue pas une demande nouvelle, mais un simple moyen de liquidation des dettes du propriétaire (2).

231 (1) Au contraire, l'art. 226, § 3 du projet de 1867 prescrivait, dans ce cas, un délai de huit jours. Pareil délai est imparti par les Codes *italien* et *roumain* (*suprà*, n° 229).

(2) Aix, 2 mars 1865, S. 1866, 2, 86; Cass. civ., 22 mai 1867, S. 1867, 1, 357; Paris, 9 juillet 1872, D. 1874, 2, 193; Nantes, 24 janvier 1885, *R. I. D. M.*, I, 379; Le Havre, 2 juillet 1888, *ibid.*, IV, 286; Alger, 15 mars 1890, *ibid.*, VI, 35; Marseille, 11 avril 1892, J. M. 1892, 1, 201; Cass. Req., 24 novembre 1897, D. 1900, 1, 345, note LEVILLAIN; Cass. Req., 14 janvier 1901, S. 1905, 1, 126. — Suprême tribunal brésilien de justice, 14 août 1889, *R. I. D. M.*, V, 534; GAND, 12 mars 1904, *ibid.*, XX, 99; Cmp. Gênes, 10 décembre 1894, *ibid.*, X, 652; S. 1896, 4, 9. — RUBEN DE COUDER, *Dictionnaire de droit commercial*, au mot « Armateur », n° 90; LAURIN SUR CRESP, I, p. 636, DESJARDINS, II, n° 293; DE VALROGER, I, n° 274; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 258; DANJON, II, n° 618; RIPERT, I, n° 1180; LAURIN, *Précis de droit maritime*, n° 164; THIÉBAULT, *De la responsabilité des propriétaires de navires*, n° 176; ROMAIN DE SEZE, *De la responsabilité des propriétaires de navires*, p. 208; HENNEBICQ, II, n° 510.

Mais il faut aller plus loin et décider que l'abandon est possible même après un jugement de condamnation passé en force de chose jugée, dût le propriétaire s'être abstenu, dans ses conclusions, de se réserver cette faculté (3) ; car, ainsi que le dit un arrêt de la Cour suprême, « l'abandon n'est qu'un mode de libération, et qu'autre chose est une condamnation, autre chose la libération du débiteur » (4). Cette solution est, d'ailleurs, la seule logique, car ce n'est qu'après la décision de condamnation devenue définitive, que le propriétaire est fixé sur l'existence et la quotité de son obligation ; c'est alors seulement qu'il peut comparer avec exactitude ses dettes à la valeur de la fortune de mer, et qu'il peut se prononcer, à bon escient, sur le parti à prendre. Comme le dit très bien un jugement du tribunal de commerce d'Anvers, « on ne saurait imposer au propriétaire l'obligation d'exercer le droit d'abandon, alors que sa responsabilité n'est pas encore établie et qu'il se trouve dans l'impossibilité de con-

(3) *Contrà*, Marseille, 15 juin 1869, J. M. 1869, 1, 209, refusant l'abandon après un jugement devenu définitif, et cela même en présence de conclusions contenant la réserve formelle de cette faculté ; Bordeaux, 24 juin 1896 (sous Cass.), D. 1901. 1, 441.

(4) Cass. Civ., 31 juillet 1899 (cassant Bordeaux, 24 juin 1896, précité), D. 1901, 1, 441, note LEVILLAIN ; *R. I. D. M.*, XV, 298 ; sur renvoi, Poitiers, 28 février 1900, *ibid.*, XVI, 23. — Dans le même sens, LYON-CAEN, *Rev. Crit.*, 1900, p. 515 ; LEVILLAIN, note sous Cass. Req., 24 novembre 1897, D. 1900, 1, 345 ; *Compr. DE SÈZE*, *op. cit.*, p. 224.

naître quel sera le sort de l'action qui lui est intentée » (5).

On doit même permettre encore au propriétaire d'user de la faculté d'abandon, lorsque, en exécution du jugement de condamnation, les créanciers maritimes ont saisi le navire ou fait saisie-arrêt sur le fret dû, sans opposition de la part du propriétaire. On ne peut pas faire grief à ce dernier de n'avoir pas empêché ses créanciers de mettre la main sur les éléments de la fortune de mer, qui constituent leur gage. Mais il en serait autrement si les créanciers maritimes accomplissaient des actes d'exécution sur des biens de terre du propriétaire. Celui-ci devrait alors s'y opposer sur-le-champ. Faute de ce faire, son silence pourrait être interprété comme une renonciation tacite à l'abandon, ce qui le dépouillerait de cette faculté (6).

SECTION II

Perte de la faculté d'abandon

232. La loi n'indique aucune cause de déchéance proprement dite de la faculté d'abandon. Il n'en existe donc pas, les causes de déchéance ne se sup-

(5) Anvers, 28 janvier 1893, *R.I.D.M.*, VIII, 586.

(6) Bordeaux, 24 juin 1896 et Cass. Req., 10 janvier 1898, D. 1899, I, 182.

pléant pas. Mais le propriétaire peut perdre cette faculté à la suite d'une renonciation, expresse ou tacite, de telle sorte que la question de savoir s'il en est déchu, se ramène à celle de savoir s'il y a renoncé.

232 bis. Pour cette renonciation, pas plus que pour l'exercice lui-même de l'abandon, aucune forme particulière n'est prescrite par la loi. Il suffit que, d'une manière quelconque, le propriétaire manifeste sa volonté de renoncer au bénéfice de l'art. 216. Il n'est même pas nécessaire que cette renonciation intervienne après la naissance des obligations du propriétaire ; elle peut les précéder, en vertu d'une convention spéciale, cas auquel, à l'égard des bénéficiaires de cette convention, le propriétaire n'aura jamais joui de la faculté d'abandon (1).

233. Si la renonciation au droit d'abandon est possible, c'est parce que ce droit n'est pas d'ordre public. Mais il faut ici éviter une confusion. Ce qui n'est pas d'ordre public, c'est le droit de faire abandon ; le propriétaire peut, s'il le veut, y renoncer. Au contraire, la faculté de jouir de ce droit, — faculté qui est fondée sur de puissantes considérations d'intérêt général, — est d'ordre public. Un armateur français ne saurait donc, sans son consentement, en être privé par un tribunal étranger : l'*exequatur* devrait être refusé à pareil jugement. C'est ce qu'a

232 bis (1) Cmpr. Cons. d'Etat, 18 novembre 1887, S. 1889, 3 50.

fait la Cour d'Aix par un arrêt du 8 novembre 1887. La Cour de Gênes ayant dénié la faculté d'abandon à un armateur français qui n'y avait pas renoncé, et, d'autre part, la convention franco-sarde de 1760, complétée par la déclaration du 1^{er} septembre 1860, permettant d'examiner, avant l'octroi de l'*exequatur*, « si les règles du droit public ou les intérêts d'ordre public du pays où l'exécution est demandée ne s'opposent pas à ce que la décision du tribunal étranger ait son exécution », la Cour d'Aix refusa de déférer aux lettres rogatoires de la Cour de Gênes, par ce motif que cette dernière avait violé une disposition qui, en France, est d'ordre public (1).

234. Quand le propriétaire a renoncé expressément à la faculté de l'art. 216, aucune difficulté ne saurait s'élever. Mais sa renonciation peut également être *tacite* et s'induire d'actes incompatibles avec la volonté de se libérer par l'abandon du navire et du fret. Cette éventualité d'une responsabilité illimitée est une source de difficultés, et constitue l'un des inconvénients du système français de la faculté d'abandon par rapport à celui des pays qui limitent *de plano* la responsabilité du propriétaire (*suprà*, n° 62). Dans ces pays, la situation des propriétaires de navires présente une stabilité qu'on ne rencontre pas en France. Leur responsabilité étant réduite de

233 (1) Aix, 8 novembre 1887, *R. I. D. M.*, IV, 654. — LYON-CAEN, *Rev. crit.*, 1889, p. 609.

plein droit, ils ne sont pas exposés à une déchéance, et leur action ne se trouve pas brisée par la crainte de perdre une faveur dont on ne peut bénéficier que si on l'invoque et qu'on ne l'a pas compromise. Au contraire, le système de l'abandon place les propriétaires dans une incertitude des plus fâcheuses et qui est, comme le dit M. Ripert, « un vice capital » de ce système (1). « La crainte, écrit M. Danjon, de compromettre leurs droits et d'encourir la perte d'une faculté précieuse, est de nature à faire hésiter les armateurs et à les détourner des mesures les plus naturelles et les plus utiles ; en un mot, elle suffit à paralyser leur initiative » (2).

235. On ne peut pas dresser d'avance une liste des actes impliquant que le propriétaire consent à être tenu même sur ses biens de terre, la question de savoir si un acte du propriétaire a cette portée ne pouvant être tranchée qu'en fait, selon les circonstances de chaque espèce (1). Tout ce que l'on peut

234 (1) RIPERT, I, n° 1178.

(2) DANJON, II, n° 612.

235 (1) M. RIPERT (I, n° 1181) donne la formule suivante : « Le droit d'abandon subsiste tant que le propriétaire n'a pas, par son fait, détruit ou laissé détruire les éléments composant sa fortune de mer ». — M. DANJON (II, n° 613, note 2) reproche à cette formule d'être doublement inexacte : « l'armateur, dit-il, peut perdre la faculté d'abandon par des actes qui ne portent pas sur les éléments de sa fortune de mer (exemple : la ratification des faits du capitaine), et il peut la conserver malgré des actes qui auraient détruit les éléments de la fortune de mer (exemple : la vente du navire). »

dire, c'est que, les renonciations ne se présument pas, on ne doit pas interpréter facilement les actes du propriétaire dans le sens de la renonciation à la faculté d'abandon. On ne doit lui refuser cette faculté qu'en présence de faits précis, impliquant d'une façon certaine qu'il a entendu ne pas se prévaloir de ce bénéfice.

C'est ainsi que si la participation du propriétaire aux actes du capitaine, ou la ratification, par lui, de ces actes, lui enlève la faculté d'abandon (*suprà*, n^{os} 179 et 184), il n'en est pas de même de la reconnaissance, par lui, de l'obligation dérivant de ces actes; car tout ce que cette reconnaissance — ainsi d'ailleurs, qu'un jugement de condamnation (n^o 231), — implique, c'est l'existence de la dette; mais elle ne préjuge en rien la question de savoir sur quels biens cette dette sera exécutée (2).

De même, la renonciation ne saurait résulter, en principe, du fait qu'après la naissance des dettes maritimes, ou même après une assignation, le propriétaire a hypothéqué le navire ou perçu le fret (3); ni de ce qu'il a fait réparer des machines du bâti-

(2) Bordeaux, 9 août 1859, J. M., 1859, 2, 163.

(3) DANJON, II, n^o 615. — Voy. pourtant Le Havre, 19 décembre 1893, R. I. D. M., X, 61, décidant que le propriétaire qui a touché les frets est personnellement tenu des salaires des gens de l'équipage. Cette décision n'a été vraisemblablement inspirée que par des considérations d'humanité et par le désir de soustraire cette créance si particulièrement digne d'intérêt à la limitation de la responsabilité. Cmpr., *suprà*, n^o 180 *in fine*.

ment (4); ni de ce qu'il a traité avec des entrepreneurs pour le renflouement de ce dernier, ou qu'il y a fait pratiquer des fouilles pour en constater l'état (5); ni de ce qu'avant l'expertise devant déterminer sa responsabilité, il a fait voyager son navire (6) ou que, depuis l'événement qui est la cause de l'abandon, il a employé le navire à de nouvelles expéditions, si celles-ci ont été accomplies en exécution d'affrètements antérieurs à l'assignation (7); ni de ce qu'il a donné caution à l'abordé pour prévenir ou pour faire lever la saisie, soit du navire abordeur, soit d'un autre navire lui appartenant (8), ou qu'ayant appris que son navire était en relâche forcée, il a envoyé sur les lieux un représentant, si ce dernier ne s'est pas substitué au capitaine, mais qu'il s'est contenté de surveiller et de contrôler ses actes (9); ni de ce qu'il a laissé, sans protestation, l'Administration des ponts et chaussées adjuger à un tiers la destruction de l'épave, en lui laissant la propriété exclusive des

(4) Douai, 23 novembre 1899 et Cass. Req., 14 janvier 1901, S. 1905, I, 126; D. 1901, I, 125.

(5) Tunis, 9 mars 1889, *R. I. D. M.*, V, 139. -- Voy. pourtant Athènes (n° 1414), 1908, *ibid.*, XXV, 556, décidant que l'on doit tenir pour une renonciation à l'abandon le fait par le propriétaire du navire naufragé de retirer de la mer et de conserver à son profit certains meubles ou accessoires du navire (agrès ou apparaux).

(6) Bordeaux, 28 juillet 1885, *R. I. D. M.*, II, 659.

(7) Caen, 15 février 1888, *R. I. D. M.*, V, 189.

(8) Anvers, 23 juillet 1892, *R. I. D. M.*, VIII, 131.

(9) Marseille, 11 avril 1892, *J. M.*, 1892. I, 201.

débris qu'il pourrait retirer du fond des eaux (10) ; ni, enfin, de ce qu'il a cédé à un créancier maritime le bénéfice de la police d'assurance, cette cession n'impliquant qu'une chose, le consentement du propriétaire à ce que le créancier soit payé sur l'indemnité d'assurance qui pourra être recouvrée en vertu de la police (11).

Dans tous ces cas, la jurisprudence a appliqué à l'abandon la règle que les renonciations ne doivent pas se présumer et qu'elles ne peuvent s'induire que d'actes ne laissant aucun doute sur l'intention de leur auteur. Pourtant, dans certaines autres hypothèses, l'application de ce principe a donné lieu à des difficultés. Ces difficultés se sont présentées notamment dans le cas de vente, volontaire ou sur saisie, du navire, dans celui de délaissement du navire aux assureurs et dans le cas où, après la demande de paiement des créanciers, le propriétaire a fait entreprendre à son bâtiment de nouveaux voyages.

236. Vente du navire.— Le propriétaire du navire est-il déchu de la faculté d'abandon quand il a vendu son navire ? Quelques auteurs l'ont pensé, et cette solution est suivie par les jurisprudences *belge* et

(10) Anvers, 20 avril 1901 et Bruxelles, 2 juillet 1902, *R. I. D. M.*, XVI, 849 et XVIII, 379.

(11) Marseille, 28 décembre 1864, *J. N.* 1865, 2, 155.

italienne (1). Par cette vente, dit-on, le propriétaire a clairement indiqué son intention de ne pas user de l'abandon, qu'il s'est mis, d'ailleurs, ainsi, dans l'impossibilité de faire désormais. En France, au contraire, c'est l'opinion opposée qui prévaut en jurisprudence et en doctrine (2). Certes, les circonstances de la cause peuvent bien conduire à l'interprétation de l'acte du propriétaire comme une renonciation à la faculté d'abandon, mais on considère généralement que la vente du navire n'implique pas, par elle seule, cette renonciation. Naturellement, le propriétaire ne pourra plus abandonner le navire lui-même, puisqu'il n'en a plus la propriété, mais il abandonnera, à sa place, le prix de vente qui le représente, sauf, pour les créanciers, le droit d'exiger, en outre, du propriétaire, au cas où le navire aurait été aliéné à un prix manifestement insuffisant, la différence entre le prix de vente et la valeur réelle du bâtiment (3).

236 (1) JACOBS, I, n° 77, SMEESTERS, I, n° 95. — Anvers, 27 juillet 1899 (motifs) et 20 avril 1901 (motifs), *R. I. D. M.*, XV et XVI, 849; Gênes, 6 mai 1898 et Cass. Turin, 17 janvier 1899, *ibid.*, XIII, 816 et XIV, 562.

(2) LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 260; DANJON, II, n° 615; RIPERT, I, n° 1184; THIÉBAUT, *De la responsabilité des propriétaires de navires*, n° 190. — Bordeaux, 9 août 1859, *J. M.*, 1859, 2, 163. — Cmpr. Nantes, 17 décembre 1887 et 27 février 1897, *R. I. D. M.*, IV, 296 et XIII, 537.

(3) Voy. *suprà*, n° 211. — Il ne faut pas dire, comme M. HENNEBICQ (II, n° 510) semble le croire, que le prix de vente doit être versé aux créanciers abandonataires à titre de dommages-inté

Doit-on admettre la même solution en cas de *vente sur saisie* ? Quelques arrêts, approuvés par une partie de la doctrine, refusent, en pareille hypothèse, au propriétaire, la faculté d'abandon (4). Nous croyons, au contraire, que si l'on ne doit pas voir une cause de déchéance de cette faculté dans la vente volontaire, on ne doit pas, à plus forte raison, considérer comme telle la vente sur saisie, même suivie d'une distribution du prix, puisque cette vente a lieu sur les poursuites des créanciers, sans participation active du propriétaire, — ce qui exclut toute idée de renonciation de sa part. Il pourra donc se libérer par l'abandon du fret et du prix d'adjudication, lequel prend la place du navire (5).

237. Abandon et délaissement. — Les anciens

rêts destinés à réparer le préjudice qu'ils éprouvent du fait que le navire a été soustrait de leur gage. Cette somme leur est tout simplement abandonnée en remplacement du navire, comme l'équivalent de ce dernier. Il en résulte que si elle n'a pas encore été payée au propriétaire, celui-ci pourra se borner à l'abandon de sa créance, contre le tiers-acquéreur, car c'est cette créance qui représente alors le navire.

(4) Aix, 26 mars 1825 et 25 janvier 1832, J. M., 1825, 1, 59 et 1832, 1, 65. — BÉDARRIDE, I, n° 290, DE VALROGER, I, n° 275; RIPERT, I, n° 1184; TOUSSAINT, *Code manuel des armateurs*, p. 221. — Cmpr. RUBEN DE COUDER, *Dictionnaire de droit commercial*, au mot « Armateur », n° 93.

(5) En ce sens : Saint-Nazaire, 15 juillet 1871, confirmé par Rennes, 28 mars 1873, J. M., 1874, 2, 127; Marseille, 27 avril 1893, J. M., 1893, 1, 92. — LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 260; DANJON, II, n° 618 *ter*; DE SÈZE, *De la responsabilité des propriétaires de navires*, p. 210; THIÉBAUT, *De la responsabilité des propriétaires de navires*, nos 184 et 185; LYON-CAEN, *Rev. crit.*, 1894, p. 486.

jurisconsultes employaient souvent, l'un pour l'autre, les mots *abandon* et *délaissement* (1), et cette confusion, due à l'identité des sens usuels de ces deux expressions, est même encore parfois faite, même en matière de droit maritime. M. de Courcy nous dit avoir lu dans plusieurs polices d'assurance une clause presque de style commençant par ces mots ; « En cas d'avaries ou d'*abandon*... » (2). Pourtant, abandon et délaissement sont deux actes absolument différents. L'abandon, qui est complètement étranger à l'assurance, est un mode de libération offert à un débiteur, le propriétaire du navire tenu à raison des actes et des faits du capitaine, pour en user envers ses créanciers. Au contraire, le délaissement, qui présuppose essentiellement l'assurance, est un parti qu'un créancier, l'assuré, peut prendre à l'égard d'un débiteur, l'assureur, dans certains cas dits de sinistres majeurs, et grâce auquel, moyennant la transmission à l'assureur de ses droits sur la chose assurée, il touche la somme assurée entière, au lieu de ne toucher qu'une indemnité proportionnée au dommage.

237 (1) On lit dans EMÉRIGON, *Contrats à la grosse*, 4, II § 6 : « L'Ordonnance dit que les propriétaires demeureront déchargés des faits du Maître, en abandonnant le navire et le fret. Mais elle n'établit aucune forme pour faire ce *délaissement* ».

(2) DE COURCY, II, p. 279. — Plusieurs lois en vigueur emploient le mot *abandon* comme synonyme des termes : *délaissement*, *renonciation*, *abdication*, *délivrance*. Voy. DALLOZ, *Répertoire de législ. de doct. et de jurispr.*, au mot « Armateur », n° 2.

Le propriétaire qui se trouve dans un cas de sinistre majeur et qui, d'autre part, se trouve obligé à l'occasion d'actes et de faits de ses préposés maritimes, peut-il faire à la fois, à propos du même navire, délaissement à ses assureurs et abandon à ses créanciers ? A notre avis, ces deux bénéfices ne s'excluent pas. Nous croyons que le propriétaire peut, après avoir exercé la faculté de l'art. 216, opérer le délaissement, et que, d'un autre côté, s'il a délaissé le navire à ses assureurs, il n'est pas déchu pour cela du droit d'abandon (3). En effet, ces deux actes produisent des effets diamétralement opposés. Le délaissement transfère la propriété du navire aux assureurs auxquels il est fait. L'abandon, au contraire, n'est pas, dans l'opinion qui prévaut, translatif de propriété; c'est un simple moyen de liquidation des dettes maritimes (*infra*, n° 245). En conséquence, on doit

(3) En ce sens : Marseille, 13 décembre 1859, confirmé par Aix, 22 décembre 1860, J. M., 1860, I, II et 1861, I, 58; Le Havre, 6 avril 1870, J. M., 1872, 2, 246; Cass. Req., 13 février 1882, I, 341; Cour Suprême des Etats-Unis, 10 mai 1886, R. I. D. M., II, 187; Anvers, 27 juillet 1899, *ibid.*, XV, 211; D. 1900, 2, 473; Gênes, 25 avril 1904, R. I. D. M., XX, 653. — CAUVET, *Traité sur les assurances maritimes*, II, n° 327; RUBEN DE COUDER, *op. cit.*, au mot « Armateur », n° 88; LAURIN sur CRESP, I, p. 637 et IV, p. 137; BÉDARRIDE, I, n° 291; DESJARDINS, II, n° 295; DE VALROGER, I, n° 276; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 262 et VI, n° 1392; DANJON, II, n° 616; RIPERT, I, n° 1185 et 1218; DE SÈZE, *op. cit.*, p. 244; THÉBAUT, *op. cit.*, n° 201; LYON-CARN, *Rev. crit.*, 1882, p. 520. — *Contrà*, Marseille, 27 juillet 1888, R. I. D. M., IV, 438, décidant que l'abandon exclut le délaissement; JACOBS, I, n° 78, décidant que le délaissement rend l'abandon impossible.

pouvoir délaisser le navire après l'avoir abandonné, puisque, malgré l'abandon on en a conservé la propriété, et, inversement, on doit pouvoir l'abandonner même après un délaissement antérieur, par lequel on en a perdu la propriété, puisque, par l'abandon, on ne se propose pas d'en transmettre la propriété aux créanciers (4). — Reste à savoir comment vont se combiner les effets de ces deux actes.

Supposons, d'abord, que c'est l'abandon qui a été exercé le premier, et que le délaissement n'a été opéré qu'après. Les créanciers abandonataires ne doivent pas souffrir de cet acte postérieur fait aux assureurs. L'abandon sera donc effectif, c'est-à-dire que les créanciers auront pour gage le fret et le navire lui-même, à la vente duquel ils procéderont. Par cela même, la propriété du navire ne sera pas

(4) Dans le système qui voit dans l'abandon un acte translatif de propriété, il faudrait, ainsi que le dit M. DE COURCY (II, p. 197 et III, p. 306), décider, « en bonne logique juridique », que ces deux bénéfices ne peuvent pas coexister. Mais le regretté auteur se hâte d'ajouter que « cette logique à outrance déconcerterait les armateurs et jetterait dans leurs opérations une perturbation énorme. » Aussi, admet-il le cumul de l'abandon et du délaissement comme « solution d'expédient ». Et, après avoir expliqué le mécanisme de leur combinaison et démontré, comme nous le faisons plus loin au texte, qu'aucun des intéressés n'en souffre, il écrit : « L'équité est satisfaite de tous les côtés, personne n'est lésé, et cela vaut mieux que la logique à outrance. Cette solution est conforme aux intérêts de tous et conforme à la justice. Elle doit donc être juridique ». — Cmpr. Emile LECOUTURIER, *Combinaison du délaissement avec l'abandon du navire*, R. I. D. M., XIII (1897-98), p. 229.

transférée aux assureurs, — du moins en vertu du délaissement. Mais, de leur côté, comme ils ne doivent pas non plus souffrir de l'abandon, ce dernier ne constituant pas par lui-même une cause de délaissement (5), ils seront en droit de déduire, de l'indemnité d'assurance à payer, la valeur du navire, — pourvu, bien entendu, que le principe de la créance des abandonataires soit antérieur ou étranger aux risques assurés ; il ne peut pas être, en effet, question de déduction si les créances invoquées résultent de faits rentrant dans ces risques. — D'autre part, les assureurs étant subrogés aux droits du propriétaire, ils pourront, s'il y trouvent intérêt, et à charge de désintéresser entièrement les créanciers maritimes, révoquer l'abandon fait par le propriétaire, s'il n'a pas encore été accepté (6), de même que, dans le cas où il n'aurait pas encore été fait, ils auraient pu l'exercer à sa place (n° 139 bis).

Prenons maintenant l'hypothèse où le propriétaire a commencé par délaisser le navire aux assureurs et

(5) LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 1359. — Voy. pourtant Marseille, 22 août 1856, J. M. 1856, I, 251.

(6) M. DE SÈZE, *op. cit.*, p. 249, autorise cette révocation même au cas où les créanciers ont déjà accepté l'abandon. Solution d'une exactitude douteuse, car, en pareille hypothèse, il y a accord de volontés, et l'on ne voit pas comment la volonté d'une seule des parties pourrait détruire cet accord. — Notre observation n'est, d'ailleurs, que d'ordre théorique ; car, du moment qu'un paiement intégral leur est offert, les créanciers n'ont aucun intérêt à refuser de renoncer à l'abandon qu'ils ont accepté.

où, par la suite, il a déclaré faire abandon à ses créanciers. On décide généralement que, même alors, l'abandon devra être fait en nature, pour cette raison que l'assurance, à laquelle se rattache intimement le délaissement, leur est étrangère, et qu'elle ne doit leur nuire, pas plus qu'en principe, et sous réserve de la loi du 19 février 1889 (n° 215), elle ne leur profite. Les créanciers abandonataires pourront donc, ici comme dans l'hypothèse précédente, mettre le navire aux enchères ; quant au délaissement, il sera fait encore en moins prenant, c'est-à-dire sous déduction, du montant de l'assurance, de la valeur du navire.

Nous croyons, au contraire, que, dans cette dernière hypothèse, l'abandon doit s'effectuer en valeur. Qu'importe que l'assurance soit étrangère aux créanciers auxquels il est fait ? Avant qu'il soit exercé, un acte est intervenu, définitif dans ses effets : le délaissement. En vertu de cet acte, l'armateur a perdu la propriété du navire, laquelle a été transmise aux assureurs. Comment pourra-t-il disposer, en faveur de ses créanciers, d'un bâtiment qui ne lui appartient plus ? On dit bien que la solution critiquée par nous n'est pas contraire aux intérêts des assureurs, puisque, en retenant, sur l'indemnité d'assurance, la valeur du navire, ils se trouvent, en réalité, dans la même situation que si le délaissement avait été effectif. Mais on peut retourner l'argu-

ment et dire que, pratiquement, les créanciers aussi ne sont pas plus lésés quand ils effectuent la vente du navire abandonné pour s'en distribuer le prix, que quand ils en obtiennent directement la valeur. Ce qui est vrai, c'est que l'hypothèse que nous examinons ressemble fort à celle où le propriétaire a vendu son bâtiment, ou à celle où, par son fait, ce dernier a péri. Ici comme là, le propriétaire n'a plus la propriété du navire. Il ne peut donc plus l'abandonner en nature. Ce résultat étant dû à son fait personnel, il est tenu de remplacer, dans la composition de la fortune de mer, le navire par sa valeur.

238. Continuation de la navigation. — Il est hors de doute que le propriétaire qui laisse son navire poursuivre le voyage au cours duquel sont nées les dettes maritimes dont il est tenu, n'est pas, pour cela, présumé avoir renoncé à l'exercice éventuel de la faculté d'abandon, car il n'est que trop naturel qu'un navire achève l'expédition qu'il a commencée. Il ne faut pas, d'ailleurs, oublier que c'est seulement à ce moment-là que doit être envisagée la fortune de mer (n° 192), et que, conséquemment, non seulement les événements qui peuvent atteindre le navire entre ce moment et celui de la naissance de l'obligation du propriétaire, laissent intact le droit de ce dernier à l'abandon, mais qu'encore le propriétaire n'a pas à répondre personnellement des conséquences de ces événements, telles que la détérioration ou la

perte du bâtiment (n° 194), puisque, encore une fois, ce n'est qu'à la fin de l'expédition qu'est définitivement déterminé l'état de ceux de ses biens sur lesquels il est tenu à raison des actes et des faits du capitaine.

Généralement, on ne fait même pas de difficulté pour admettre que la faculté d'abandon n'est pas non plus perdue lorsque, bien qu'ayant acquis connaissance des dettes se rapportant à une expédition précédente, le propriétaire a réexpédié son navire pour de nouveaux voyages, si ces voyages, qui sont postérieurs à celui à l'occasion duquel ses obligations sont nées, ont précédé la demande de paiement des créanciers. En effet, dit-on, c'est seulement à partir de cette demande que le propriétaire est mis en demeure de faire abandon, et il serait vraiment trop rigoureux pour lui, en même temps que contraire à l'intérêt général qui veut que la navigation soit active, de l'obliger de conserver improductive la valeur représentée par le navire jusqu'à ce qu'il ait plu à ses créanciers de l'assigner (1).

Mais là où la même unanimité ne se rencontre plus, c'est dans l'hypothèse où le propriétaire a con-

238 (1) En ce sens : Sénégal, 5 mai 1854 et Cass. rejet, 31 décembre 1856, D. 1857, I, 188. — ROUBEN DE COUDER, *op. cit.*, au mot « Armateur », n° 90 ; DE VALROGER, I, n° 274. — Voy. pourtant Tribunal civil de Saint-Nazaire, 22 mars 1889, *R. I. D. M.*, V, 55.

tinué d'entretenir son navire en activité de service, même après avoir été actionné par ses créanciers. Les auteurs, à quelques rares exceptions près, déclarent, en général, que, même dans ce cas, la continuation de la navigation n'est pas une cause de déchéance du droit d'abandon (2), mais la jurisprudence est très indécise, et la contradiction que présentent ses décisions ne provient pas uniquement de la différence des circonstances de fait dans lesquelles elles ont été rendues : elle doit bien être attribuée à une divergence d'opinions parmi les magistrats dont ces décisions émanent. C'est ainsi que certains jugements et arrêts déclarent que l'utilisation du navire par l'armateur, après l'assignation en responsabilité, ne suffit pas pour prouver la renonciation au droit d'abandon (3), tandis que d'autres décisions voient,

(2) DE COURCY, II, p. 175 ; LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 261 ; DANJON, II, n° 617 ; RIPERT, I, n° 1183 ; LAURIN, *Précis de droit maritime*, n° 164 ; VERMOND, n° 111 ; DE SÈZE, *op. cit.*, p. 234 ; HENNEBICQ, II, n° 507 et 510 ; LYON-CAEN, note sous Cass., 30 octobre 1907, S. 1908, I, 113 et *Rev. crit.*, 1901, p. 449 ; 1907, p. 513 ; 1908, p. 515 ; BOISTEL, note sous Cass., 30 octobre 1907, D. 1908, I, 97. — *Contra*, RUBEN DE COUDER et DE VALROGER, *loc. cit.* — D'après M. DESJARDINS, II, n° 295, la question ne peut être résolue qu'en fait, selon les circonstances.

(3) Douai, 23 novembre 1899, sous Cass., D. 1901, I, 125 ; S. 1905, I, 126 ; Anvers, 30 janvier 1903, *R. I. D. M.*, XVIII, 720 ; Anvers, 23 juillet 1892, *ibid.*, VIII, 131. — Dans ce dernier jugement, on lit que « de ce que le propriétaire du navire l'a exploité à outrance, il ne résulte pas une renonciation tacite à l'abandonner éventuellement, mais que ce serait plutôt le contraire qu'il y aurait lieu d'en conclure. »

dans cette exploitation du bâtiment, une cause de déchéance de ce droit (4), et que d'autres, enfin, commencent bien par poser le principe que le navire peut être abandonné malgré une navigation postérieure à la demande des créanciers, mais ajoutent aussitôt que l'exercice de la faculté d'abandon devient, néanmoins, impossible si le bâtiment a péri dans un de ces nouveaux voyages (5). Quant à la Cour Suprême, elle s'est abstenue de prendre parti dans la question. S'appuyant sur le pouvoir souverain d'appréciation des juges du fait, elle a rejeté aussi bien un pourvoi formé contre une décision qui maintenait la faculté d'abandon (6), qu'un autre pourvoi formé contre un arrêt qui avait présumé la renonciation du propriétaire (7).

« Ces décisions négatives, dit justement M. Ripert, « ont le grand inconvénient de laisser dans l'incertitude les armateurs qui voudraient connaître l'é-

(4) Tr. civil de La Rochelle, 16 mai 1876, confirmé par Poitiers, 3 juillet 1876. D. 1877, 2, 70 ; Anvers (motifs), 20 avril 1901, *R. I. D. M.*, XVI, 849.

(5) Dunkerque, 29 mai 1906, confirmé par Douai, 28 décembre 1906, sous Cass., S. 1908, I, 113 ; D. 1908, I, 97 (l'arrêt de Douai est aussi dans la *R. I. D. M.*, XXIII, 189) ; Bruges, 7 juin 1900, *R. I. D. M.*, XVI, 218 ; Gand, 12 mars 1904 et Cass. belge, rejet, 13 juin 1904, *ibid.*, XX, 99 et 433. — M. SMEESTERS, I, n° 108, approuve ces décisions.

(6) Cass. Req., 14 janvier 1901, S. 1905, I, 126 ; D. 1901, I, 125.

(7) Cass. Req., 30 octobre 1907, S. 1908, I, 113, note LYON-CAEN ; D. 1908, I, 97, note BOISTEL ; *R. I. D. M.*, XXIII, p. 465. (V. les observations des pages 466 à 468).

« tendue exacte de leurs droits. Elles font appel à
« une interprétation de volonté qui masque l'arbi-
« traire des juges du fait. » Ce résultat est des plus
regrettables, et il est étonnant que la Cour de cassa-
tion, qui pouvait l'éviter en exerçant son droit de
contrôle, se soit refusée à le faire, pour cette raison
que la décision attaquée qui voit dans les faits de la
cause une renonciation à l'abandon, échappe à son
contrôle. Il y a là une restriction à ses pouvoirs qui ne
lui est pas imposée par la loi ; car, parmi les causes
d'ouverture à cassation, figure, en premier lieu, la
violation de la loi au sens large du mot, c'est-à-dire la
violation non seulement des principes expressé-
ment consacrés par une disposition légale, mais aussi
la violation des principes de droit qui, sans être for-
mellement consacrés par un texte, sont admis d'une
manière incontestée. Tel est, par exemple, le prin-
cipe de la solidarité des codébiteurs tenus d'une dette
commerciale. Tel étant également le principe que les
renonciations ne se présument pas, la Cour de cas-
sation devait (si elle était désireuse, comme elle
aurait dû l'être, de se prononcer sur la question
que nous examinons, afin de mettre fin à l'incertitude
dans laquelle se trouvent actuellement les proprié-
taires de navires) soumettre à son examen les déci-
sions des juges du fait présumant la renonciation à
l'abandon d'après les circonstances de la cause,
pareilles décisions violant le principe que les renon-

ciations ne doivent pas être présumées, et n'échappant par conséquent pas à son droit de contrôle (8).

(8) Voy. LYON-CAEN, *Rev. Crit.*, 1909, p. 577, et note sous Cass. Req., 30 octobre 1907, 1. 1908, 1, 113. — Dans cette affaire il s'agissait d'un vapeur qui avait coulé une barque de pêche d'une valeur au moins dix fois inférieure à la sienne, et qui avait péri dans un voyage postérieur. Son propriétaire ayant voulu l'abandonner à celui de la barque, un arrêt de la Cour de Douai, en date du 28 décembre 1906, *R. I. D. M.*, XXIII, 189, refusa de valider cet abandon, et le pourvoi formé contre cet arrêt fut rejeté : « Attendu, dit la Chambre des Requêtes, que la Cour de Douai constate que le propriétaire du navire abordeur a fait « naviguer, postérieurement à l'assignation qui lui avait été déli- « vrée, le bâtiment qui constituait le gage unique de son créan- « cier, et que ce bâtiment ayant une valeur dix fois supérieure à « celle du bateau coulé, le propriétaire du navire abordeur n'avait « nullement eu l'intention de l'abandonner ; que les juges du fond « ont pu conclure de ces faits qu'il avait renoncé à se prévaloir du « bénéfice de l'art. 216, et que leur appréciation échappe au con- « trôle de la Cour de cassation... » — Cet arrêt nous paraît critiquable à tous égards. En refusant de soumettre à son contrôle l'appréciation des magistrats de Douai, concluant à la renonciation, la Cour suprême s'est imposée, dans ses pouvoirs, ainsi que nous le disons au texte, une restriction qui n'existe pas en réalité. La renonciation du propriétaire ne résultait pas, dans l'espèce, d'une façon précise, évidente, du fait que son obligation était très faible par rapport à la valeur de son bâtiment avant la perte de celui-ci. Les juges du fond ne l'ont admise que par simple présomption, violant ainsi le principe qu'une renonciation ne se présume pas. La Cour de cassation pouvait donc exercer son contrôle. — Quant au fait que le propriétaire ne pouvait pas, au moment de l'abordage, avoir l'intention d'abandonner son bâtiment, cela est évident ; mais qu'importe son intention à ce moment-là, puisque ce n'est pas à cette époque, mais bien après le prononcé d'un jugement définitif, qu'il avait à exercer son option entre l'abandon et le paiement intégral ? Parce qu'à un certain moment, où il n'est pas utile, on n'a pas l'intention de se prévaloir d'un droit, faut-il donc en conclure qu'on a renoncé définitivement à l'exercer, même plus tard, à une époque où l'on y trouve des avantages ?

Une autre observation qui trouve ici sa place est relative aux décisions qui ne refusent l'abandon que lorsque, dans les expéditions nouvelles, le navire a sombré. Ces décisions qui, pour savoir si la faculté de l'art. 216 peut encore être exercée, s'attachent non au fait lui-même de la continuation de la navigation, mais au résultat de cette navigation, invoquent cette considération que « la perte du navire a enlevé à l'abandon ce qui eût dû en être l'objet » (9). Mais est-il besoin de rappeler que la perte du navire ne constitue pas, par elle-même, un obstacle à l'exercice de l'abandon ? On sait, en effet, que ce droit est possible même lorsque le navire a péri corps et biens au cours de l'expédition qui a occasionné les dettes sujettes à limitation, et que c'est même alors surtout qu'apparaît toute l'utilité, pour les propriétaires, du bénéfice de l'art. 216 (*suprà*, n° 194).

Il est évident également que l'abandon pourrait encore être fait si le navire avait péri d'une manière naturelle, étant resté au port, après la fin du voyage qui a vu naître les dettes dont le propriétaire veut se dégager. Pourquoi ne serait-il plus possible si le sinistre a eu lieu au cours d'un nouveau voyage ? Il est vrai que la perte de la chose *in facultate solutionis* a pour conséquence de contraindre le débiteur à exécuter son obligation principale, laquelle, pour

(9) BRUGES, 7 juin 1900, *R. I. D. M.*, XVI, 218.

le propriétaire du navire, est le payement intégral de ses dettes maritimes. Mais, d'abord, le navire ne constitue qu'une partie des biens que le propriétaire peut choisir pour se libérer, et puis, ainsi que le dit excellemment M. Lyon-Caen dans sa note précitée au Sirey, « il y a à tenir compte de la faculté d'abandon qui peut être exercée même quand le navire est au fond de la mer, et, en affirmant que cela n'est vrai qu'autant que la perte a eu lieu dans le courant du voyage où s'est produit l'accident qui a donné lieu à l'abandon, et non dans une navigation ultérieure, on ne fait qu'affirmer ce qui est en question ». — En réalité, la solution qu'il convient de donner à la question que nous examinons, doit être la même, que la nouvelle expédition ait abouti à un désastre, où qu'elle ait laissé le navire intact. Le résultat de la navigation est indifférent au point de vue de la déchéance du droit d'abandon. La question ne doit donc être posée que dans les termes suivants : la continuation de la navigation constitue-t-elle, *par elle-même*, une cause de perte de la faculté de l'art. 216 ?

Ainsi posée, la question doit recevoir, à notre avis, une réponse négative. Le propriétaire doit pouvoir jouir du bénéfice de la limitation, encore que, postérieurement à la demande de ses créanciers, il a livré son navire à de nouvelles expéditions. On ne voit pas pourquoi il en serait autrement et comment

on pourrait reprocher au propriétaire de faire naviguer son bâtiment, alors que tel est le but de celui-ci. En effet, un navire est destiné à naviguer. Il a, pour élément naturel, la mer, et il est tellement de l'intérêt général qu'il la sillonne le plus fréquemment possible, que Valin admettait, contrairement à la règle « *in pari causa melior est causa prohibentis* », qu'en cas de partage entre les copropriétaires d'un navire sur le point de savoir si le bâtiment doit naviguer, l'opinion favorable à la navigation devait l'emporter (10). — Ah, certes, si les créanciers maritimes, bravant le risque de payer des dommages-intérêts au cas où leur initiative serait jugée téméraire, saisissaient conservatoirement le navire, le propriétaire n'aurait pu alors, à moins de fournir caution, l'expédier pour de nouveaux voyages. Mais si, n'étant pas sûrs de leurs droits, ils n'osent pas recourir à la saisie et se bornent à une assignation, alors ils ne peuvent plus avoir la prétention d'immobiliser le navire ; car, autrement, quelle serait l'utilité de la saisie, si une simple demande en justice, émanant peut-être d'un plaideur aventureux, valait opposition à la sortie du navire ? — Au surplus, serait-il équitable que pendant un temps le plus sou-

(10) Cette solution n'est plus applicable, il est vrai, sous l'empire du Code. Aujourd'hui, dans ce cas, comme dans tout autre cas où une majorité n'a pas pu être obtenue, le seul moyen de sortir de la difficulté est de recourir à la licitation du navire. Voy. LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 288.

vent très long, peut-être pendant des années entières (car il en faut parfois, avant qu'une décision définitive soit rendue dans un procès en responsabilité), le propriétaire fût obligé de laisser son navire inactif, sans espoir, même si la réclamation des demandeurs était repoussée, d'obtenir gain de cause dans sa demande reconventionnelle en dommages-intérêts, son navire n'ayant pas été frappé de paralysie à la suite d'une saisie, mais de son gré à lui, propriétaire ? — Et d'ailleurs, une inaction volontaire de la part de l'armateur, n'affaiblirait-elle pas sa défense, et ne semblerait-elle pas annoncer, chez lui, un manque de confiance dans l'issue du procès ? (11).

Quant à dire, avec le jugement précité du Tribunal civil de La Rochelle du 16 mai 1876, qu'« il est inadmissible que le propriétaire puisse, à son gré, conserver la faculté d'option en même temps qu'il utiliserait le navire, lequel serait ainsi exposé à périr, et qui ne rentrerait souvent de ses divers voyages que grevé de responsabilités nouvelles ou d'engagements qui réduiraient d'autant l'importance qu'il avait au moment où *il est devenu le gage éventuel du créancier* », c'est oublier que, tant que la faculté d'abandon n'est pas exercée, ce gage des créanciers maritimes n'est autre que celui des articles 2092 et 2093 du

¹¹ (11) Voy. DE COURCY, II, p. 185 : « Voyez, dirait l'avocat des créanciers, nos adversaires n'osent même pas mettre en mer leur navire ».

Code civil, et que le droit de gage général de ces textes n'enlève pas au débiteur le droit de jouir de sa chose, laquelle, par conséquent, doit pouvoir continuer à être livrée à la navigation, si elle est un navire, tout comme elle aurait pu continuer à être donnée en location, s'il s'agissait, par exemple, d'une maison de rapport.

239. Pourtant, si la continuation de la navigation ne doit pas enlever au propriétaire la faculté que lui confère l'art. 216, elle ne doit pas non plus préjudicier aux créanciers abandonataires. Or, les nouveaux voyages effectués par le navire l'exposent à des sinistres qui peuvent en diminuer sérieusement la valeur, ou même la lui faire perdre entièrement. Certes, si la sortie du navire du port où il a terminé le voyage pendant lequel se sont produits les faits générateurs de la responsabilité du propriétaire, a été exigée par l'intérêt des créanciers, — par exemple, pour éviter une prise maritime, — ces derniers seront mal venus à se plaindre, auprès du propriétaire, des dommages subis par le bâtiment au cours de ce nouveau voyage, de même qu'ils ne seraient pas fondés à lui demander compte des avaries éprouvées par le navire par cas fortuit, alors qu'il restait dans le port. Mais si la reprise de la navigation n'a eu lieu que dans l'intérêt du propriétaire, alors rien ne serait moins équitable, à notre sens, que de mettre à la charge des créanciers les risques inhérents à ces

nouvelles expéditions. Il ne faut pas, comme le disait M. Franck dans son rapport à la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1910, que le propriétaire puisse traiter ses créanciers « comme taillables et corvéables à merci, en poursuivant son entreprise à leurs risques et périls » (1). Sans distinguer entre les sinistres provenant de sa propre faute et ceux provenant d'une faute du capitaine, ou même d'un cas fortuit, il doit les supporter tous, — et cette fois sur l'ensemble de son patrimoine, sans limitation possible, — car ils ont tous, pour cause première, un fait volontaire du propriétaire, la continuation de la navigation.

Cette manière de voir a été pourtant contestée. On a prétendu que les dommages éprouvés par le navire dans les nouvelles expéditions devaient, en principe, être supportés par les créanciers, et que tout ce que l'on pouvait admettre en leur faveur, à titre de mesure d'équité et en compensation de la diminution de la valeur de leur recours, c'était de leur accorder les frets gagnés au cours de ces nouveaux voyages, à dater du jour de leur demande de paiement. « Quand l'armateur, écrit M. de Courcy, « averti par une assignation qu'il y a des créanciers « prétendus du navire, continue d'utiliser le navire « afin de gagner d'autres frets, il ne peut pas, jusqu'à

239 (1) Procès-verbaux, 1910, p. 184.

« l'issue du litige, verser ces fruits dans l'asile inviolable de sa fortune de terre. Il doit les réserver pour les représenter, au besoin, en compensation des risques auxquels il expose le navire » (2). Et certains tribunaux d'accorder aux créanciers abandonataires, non seulement les frets des voyages postérieurs à leur assignation, mais tous les frets gagnés par le navire depuis la naissance de leurs créances (3).

Mais, ainsi que le fait observer M. Danjon, cet expédient ne cadre pas avec les idées qui ont présidé à l'institution de la fortune de mer : « cette fortune est une sorte de petit patrimoine à part, qui est formé des biens risqués par l'armateur dans une expédition donnée ; y faire entrer les frets de plusieurs voyages, c'est détruire l'unité de la fortune de mer » (4).

D'autre part, le dédommagement inventé par M. de Courcy, même avec l'extension que lui donnent certaines décisions, ne réparera le plus souvent que très insuffisamment le préjudice éprouvé par les créanciers du fait de la diminution de la valeur de

(2) DE COURCY, II, p. 189. — Dans le même sens : LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 261 ; VERMOND, n° 111 ; LYON-CAEN, note sous cass., 30 octobre 1907, S. 1908, I, 113.

(3) Saint-Nazaire, 22 mars 1889, *R. I. D. M.*, V, 55 ; Anvers, 23 juillet 1892 et 30 janvier 1903, *ibid.*, VIII, 131 et XVIII, 720. — Dans le même sens, BOISTEL, note sous Cass., 30 octobre 1907, D. 1908, I, 97.

(4) DANJON, II, n° 617 bis.

leur gage. Parfois même, il sera complètement illusoire ; c'est ce qui arrivera si, dans la navigation ultérieure, le navire n'a gagné aucun fret, comme c'était le cas dans l'espèce qui a été, en 1906 et en 1907, respectivement soumise à la Cour de Douai et à la Chambre des Requêtes. N'est-ce pas un palliatif bien imparfait que de dédommager les créanciers dans la mesure seulement des bénéfices réalisés par le propriétaire dans les expéditions au cours desquelles l'élément le plus sérieux de leur gage a été détruit ou détérioré ?

Evidemment, quand nous disons que le propriétaire doit être entièrement responsable (et non seulement dans la mesure des nouveaux frets) de cette dépréciation du navire, ce n'est pas parce que nous considérons, comme la Cour de Poitiers, qu'il est débiteur d'un corps certain, le navire, et que, par la demande des créanciers, il a été mis en demeure de le livrer. Une telle conception conduirait à décider que le propriétaire devrait leur tenir compte même des risques réalisés par cas fortuit dans le port où le navire a terminé son voyage, et qu'il n'a plus quitté, — ce qui, assurément, serait aussi déraisonnable qu'injuste. Mais non, la dette du propriétaire ne porte pas sur un corps certain dont les risques seraient mis à sa charge à dater de la mise en demeure. Ce à quoi il est tenu, tant qu'il n'a pas exercé la faculté d'abandon, c'est de payer une somme d'argent. —

Aussi, est-ce pour une tout autre raison que nous le déclarons responsable des sinistres occasionnés au navire durant les nouvelles expéditions. Cette raison est tirée des principes mêmes que nous avons exposés plus haut à propos de la constitution de la fortune de mer. Nous avons dit alors que le gage des créanciers abandonataires est définitivement déterminé, quant à sa consistance et à son état, au moment où prend fin l'expédition qui a vu naître leurs droits (n° 192). Si cette consistance et cet état ne sont pas, du fait, direct ou indirect, du propriétaire, maintenus jusqu'à l'époque de l'abandon, et que la fortune de mer a diminué de valeur, le propriétaire en doit réparation à ses créanciers, comme il serait en droit de retenir, sur les biens abandonnés, la valeur dont elle aurait augmenté, grâce à des réparations effectuées par lui. Aussi, ne faisons-nous aucune distinction entre les avaries subies par le navire postérieurement à la demande de paiement des créanciers, et celles antérieures à cette demande. Des unes et des autres le propriétaire doit répondre, si elles ont été faites après la fin du voyage, car, toutes, elles proviennent d'un fait du propriétaire (nous disons : « d'un fait », et non « d'une faute »), à savoir la reprise de la navigation.

Quant à l'établissement de la valeur exacte qu'avait la fortune de mer à la fin du voyage, et qui fixe définitivement l'étendue de la responsabilité du pro-

priétaire, nous ne croyons pas que la qualité de demandeurs des créanciers leur en impose la charge.

C'est au propriétaire que cette charge incombe, car les créanciers, dans leur assignation, n'ont demandé qu'une chose, leur paiement intégral ; en leur faisant abandon au lieu de les désintéresser directement et entièrement, le propriétaire leur oppose, peut-on dire, une exception, et, par conséquent, il doit supporter le fardeau de la preuve. C'est ce que décide la législation *allemande*, d'après laquelle, jusqu'à preuve du contraire fournie par le propriétaire, on présume que les créanciers auraient obtenu satisfaction complète si la valeur de la fortune de mer leur avait été distribuée immédiatement après la fin de l'expédition durant laquelle leurs droits ont pris naissance (5).

Les solutions auxquelles nous venons de donner notre préférence ont été adoptées par la Conférence de Venise et par la Conférence diplomatique de Bruxelles de 1910. Toutes les deux ont décidé que la continuation de la navigation ne s'opposait pas à ce que le propriétaire continuât de jouir du bénéfice de la limitation, mais l'art. 9, aussi bien du projet de Venise que de l'avant-projet A de Bruxelles, ajoute

(5) Cette solution est critiquée par M. PLATOU, *Rapport à la Conférence d'Anvers*, Bull. n° 3, du Com. Mar. Int., p. 33, qui se félicite de ce que cette disposition du Code allemand n'a pas été reproduite dans la législation scandinave.

que « si, après la fin du voyage, le propriétaire expédie le navire pour un nouveau voyage, sans que « l'exige l'intérêt des créanciers auxquels la limitation de la responsabilité peut être opposée, il est « personnellement responsable du préjudice pouvant « résulter pour lesdits créanciers de ce que le navire, au cours du nouveau voyage, est grevé de « nouvelles dettes ou détérioré (6). » Mais, alors que le projet de Venise s'abstient de présumer que le navire qui a continué de naviguer eût suffi à payer tous les créanciers, s'il avait été réalisé à la fin du voyage, l'avant-projet A, s'inspirant de la législation allemande, stipule que « la valeur du navire est, sauf preuve contraire, présumée avoir été suffisante pour désintéresser les créanciers ».

(6) Voy. *suprà*, n° 103. — Pareille disposition ne se rencontre pas dans l'avant-projet B, puisque celui-ci limite de plein droit la responsabilité du propriétaire à la valeur de la fortune de mer à une certaine époque, et non à la fortune de mer en nature (n° 101). Il était donc inutile d'indiquer que les événements pouvant atteindre cette dernière après cette époque ne pouvaient avoir aucune influence sur l'étendue de la responsabilité du propriétaire.

CHAPITRE VI

EFFETS DE L'ABANDON

240. Les effets de l'abandon (sur lesquels le Code de commerce est muet) doivent être examinés à un double point de vue : *a)* d'abord, dans les rapports du propriétaire avec les créanciers abandonataires ; *b)* puis, dans les rapports de ses divers créanciers entre eux.

SECTION PREMIÈRE

Effets de l'abandon entre le propriétaire et les créanciers abandonataires

241. L'abandon ne produit ses effets que du jour où les créanciers abandonataires l'ont accepté, ou qu'il a été validé par un jugement. Ses effets peuvent alors être librement déterminés par la convention des parties, lesquelles, comme il ne s'agit là que d'intérêts privés, peuvent faire produire à l'abandon tels effets qu'il leur plait. Le propriétaire et ses créanciers peuvent convenir, par exemple, que ces

derniers, en paiement de leurs droits, acquerront la propriété du navire, ou bien encore que cette propriété sera transférée à un seul d'entre eux, à charge pour lui de désintéresser, en tout ou en partie, les autres.

Mais il n'intervient, généralement, aucune convention entre les parties. Quels sont alors les effets particuliers produits de plein droit par l'abandon ? Nous n'en apercevons qu'un seul : la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire. Par suite de l'abandon, les créanciers à raison d'actes et de faits du capitaine, qui pouvaient jusqu'alors saisir tous les biens du propriétaire, voient leurs droits cantonnés sur la fortune de mer abandonnée. Pourtant, certains auteurs considèrent que l'exercice de la faculté de l'article 216 investit les créanciers abandonataires d'un droit de propriété sur cette fortune flottante, et font ainsi produire à l'abandon, à côté de son effet libératoire, un effet translatif.

242. 1. Effet libératoire de l'abandon. — Cet effet de l'abandon consiste en la libération de la fortune de terre du propriétaire, lequel, de droit commun, est tenu sur l'ensemble de son patrimoine des obligations nées des actes et des faits de ses préposés maritimes. En exerçant la faculté d'abandon, il dégage sa fortune de terre de ces obligations, pour ne s'en trouver tenu que sur sa fortune de mer. Les créanciers abandonataires ne peuvent plus pour-

suivre le recouvrement de leurs droits que sur les éléments de cette dernière, c'est-à-dire, sur le navire et le fret, et si, par exception, ils peuvent s'attaquer à la fortune de terre, ce n'est que dans les cas où celle-ci est débitrice, pour ainsi dire, de la fortune de mer, et dans la mesure seulement des sommes ainsi dues.

L'abandon produit son effet libératoire d'une façon objective, en ce sens que, n'eût-il été fait qu'à un seul créancier, il libère le propriétaire à l'égard de tous les créanciers à droits limités. Si, postérieurement à l'abandon, de nouveaux créanciers maritimes se présentent, et que l'abandon est accepté par eux ou validé à leur encontre, la seule ressource qui leur reste, c'est de faire valoir leurs droits sur le navire et le fret déjà abandonnés, et de participer à la distribution du prix de la fortune de mer, pour autant que cette distribution n'a pas encore eu lieu (n° 247). On voit, d'ailleurs, parfois des propriétaires de navires qui, en abandonnant le navire et le fret à un créancier, stipulent expressément, dans l'acte d'abandon, pour plus de sécurité, que l'abandon qu'ils font à ce créancier est également fait à tous autres créanciers maritimes qui pourront se présenter par la suite.

Il faut remarquer que l'abandon libère le propriétaire de ses dettes maritimes, non dans l'intérêt de ses créanciers terrestres, mais dans son propre

intérêt ; de telle sorte que, sa fortune de terre fût-elle supérieure à son passif terrestre, les créanciers abandonataires ne s'en trouveraient pas moins dans l'impossibilité de saisir des biens autres que ceux qui composent la fortune de mer.

243. L'abandon libère le propriétaire, et, par conséquent, empêche les abandonataires, que la réalisation de la fortune de mer n'a pas pu désintéresser entièrement, de l'actionner pour la partie non acquittée de leurs droits. Mais, dans cette mesure, le propriétaire reste tenu, à leur égard, d'une *obligation naturelle*, de telle sorte que si, se ravisant, il leur verse sciemment ce que l'abandon ne leur a pas procuré, il ne peut plus répéter les sommes ainsi volontairement remboursées (art. 1235 § 2 C. civ.), et que cet acte constitue un paiement, et non une donation, le propriétaire l'ayant fait, non par charité, mais pour s'acquitter d'une dette (1).

Les obligations naturelles ne pouvant pas être opposées en *compensation*, le créancier abandonataire qui est, en même temps, débiteur du propriétaire, ne peut pas opposer à ce dernier son obligation naturelle en compensation de sa propre dette. Mais la compensation est-elle possible avec les dettes civiles du propriétaire ? Celui-ci doit, du fait de son capitaine, 50.000 francs à un abandonataire, lequel,

243. (1) AUTRAN, thèse, p. 164 ; RENÉ LAVIGNE, thèse, p. 115 ; AUZOUX, thèse, p. 211 ; LARDEUR, p. 99.

de son côté, est redevable, envers le propriétaire, de la même somme. La compensation est-elle possible entre ces deux dettes, à supposer qu'elles soient, toutes deux, liquides et exigibles ?

Pour soutenir la négative, on pourrait être tenté de faire un rapprochement entre l'abandon et la faillite, laquelle met obstacle, comme on le sait, à la compensation même légale. L'abandon, comme la faillite, suppose, pratiquement, que les créanciers ne seront pas payés intégralement, mais qu'ils devront se contenter d'un dividende ; car, si le propriétaire s'est déterminé à abandonner sa fortune de mer, c'est vraisemblablement que la valeur en était inférieure au montant des dettes maritimes, de même que si le commerçant n'a pas pu faire face à ses engagements, c'est, en général, parce que son passif dépassait son actif. Or, permettre à un abandonnataire d'opposer la compensation, c'est le payer, en quelque sorte, par privilège sur les autres créanciers. Pareille solution, pourrait-on dire, serait injuste, et il faut l'écarter en matière d'abandon, comme elle est écartée en matière de faillite.

Pourtant, ces considérations ne sont pas probantes. Il est de règle que toutes les fois que deux dettes, remplissant les conditions voulues par la loi, existent en sens contraire, elles s'éteignent de plein droit à concurrence de la plus faible. A cette règle, une exception est apportée par la législation de la faillite.

Il est impossible d'étendre cette exception à des matières pour lesquelles elle n'a pas été faite. D'ailleurs, la raison qui, s'agissant de faillite, empêche la compensation, n'existe pas dans l'abandon. La compensation est un mode de règlement qui équivaut au paiement ; or, la faillite entraîne le dessaisissement du failli (art. 443 C. com.), lequel, à dater du jugement déclaratif, ne peut pas plus recevoir que faire un paiement. Rien de tel dans l'abandon. Le propriétaire qui l'a exercé n'en conserve pas moins la libre administration de ses biens. Il peut aussi bien faire que recevoir un payement. Il y a donc lieu de décider que la compensation, qui équivaut à un double payement en sens contraire, est possible malgré l'abandon (2).

On ne fait, généralement, aucune difficulté pour l'admettre, quand les deux dettes sont relatives à la fortune de mer. Ainsi, un jugement du Tribunal de commerce de Rouen décide que les sommes dues à un chargeur par le propriétaire du navire en dédommagement des avaries subies, du fait du capitaine, par les marchandises transportées, se compensent avec le fret que doit ce chargeur (3).

Mais la question devient plus embarrassante

(2) Voy. LYON-CAEN, *Rev. Crit.*, 1902, p. 531.

(3) Rouen, 2 juillet 1890, *R. I. D. M.*, VI, 156. — Cmpr. Trib. civil de Poitiers, 21 février 1901, *ibid.*, XVII, 586, qui admet, en principe, la compensation, mais qui ne la refuse, dans l'espèce, que parce que l'une des deux dettes n'était pas liquide.

quand la dette du créancier abandonataire est étrangère à la fortune de mer. Cette dette correspond alors à une créance du patrimoine de terre du propriétaire du navire. Permettre la compensation même dans ce cas, c'est faire payer par la fortune de terre une dette de la fortune de mer. N'est-ce point méconnaître l'effet libératoire de l'abandon ?

Nous croyons, néanmoins, que, même dans cette hypothèse, la compensation doit être admise, du moment qu'elle s'opère de plein droit entre dettes exigibles et liquides. La solution contraire ne serait exacte que si la fortune de mer était érigée en personne morale. Quant à la règle que la fortune de terre ne doit pas supporter les dettes maritimes, il suffit, pour la respecter, de décider que la compensation ne s'opérera qu'à concurrence de la valeur de la fortune de mer, c'est-à-dire, à concurrence de 20.000 francs, si, dans notre exemple, telle est sa valeur. Cette réserve est naturelle, car, ainsi que le dit M. Danjon, « la limitation de la responsabilité du débiteur équivaut à une réduction du droit du créancier ». On peut donc dire que, dans notre exemple, la créance de 50.000 francs est réduite à 20.000 francs ; ce n'est, en conséquence, que pour cette dernière somme qu'elle peut se compenser avec la créance de la fortune de terre (4).

(4) DANJON, II, n° 629 ; RIPERT, I, n° 1216.

244. A l'occasion de l'effet libératoire de l'abandon, une question s'élève dans le cas où les dettes maritimes, à propos desquelles la faculté de l'article 216 est exercée, pèsent *solidairement* sur plusieurs personnes, par exemple, sur les copropriétaires du navire, ou sur les propriétaires de deux navires qui, par suite d'une faute commune, se sont abordés et ont causé à des tiers des dommages corporels (1). Si, en pareille hypothèse, un seul des propriétaires fait abandon, dans quelle mesure ses coobligés, qui restent tenus sur tous leurs biens, sont-ils astreints au paiement de la dette ? Le créancier peut-il produire, contre eux, pour la totalité de sa créance, ou bien doit-il en déduire la valeur des effets abandonnés ?

Dans le cas où la fortune de mer abandonnée a déjà été réalisée, nous croyons que le créancier ne peut plus agir contre les codébiteurs personnellement tenus que déduction faite de la valeur du navire et du fret, puisque, dans cette mesure, sa créance a été amoindrie.

244 (1) Nous parlons de *dommages corporels* parce que, depuis la loi du 15 juillet 1915, qui a mis la législation française de l'abordage « en harmonie avec les principes contenus dans la Convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 », ce sont les seuls pour lesquels la solidarité soit admise en cas de faute commune du navire abordeur et du navire abordé. Elle est, au contraire, — au rebours des principes généraux, — écartée pour les dommages matériels, lesquels « sont supportés par les navires en faute dans la... proportion (des fautes respectives), sans solidarité à l'égard du tiers » (Nouvel art. 407 § 4 C. Com). Voy. DANJON, VI, n° 3003 bis.

Sur le fond, la solution ne peut pas être différente au cas où les biens abandonnés n'ont pas encore été réalisés, car, dans cette hypothèse comme dans l'autre, le droit du créancier est diminué à concurrence de la valeur de la fortune de mer. Mais il s'agit précisément de savoir quelle est cette valeur. Tout se réduit ainsi à une question de preuve, et le débat porte alors sur le point de savoir si c'est au créancier à prouver l'inefficacité de l'abandon, ou aux codébiteurs à établir son efficacité et le degré de cette efficacité.

Les auteurs d'après lesquels l'abandon est translatif de propriété, se prononcent en faveur de la première solution. L'abandon, disent-ils, équivaut à une dation en paiement (n° 245), c'est-à-dire à un mode d'extinction des obligations. Or, en principe, les causes d'extinction de la dette solidaire profitent en partie aux codébiteurs, c'est-à-dire que, dans notre hypothèse, elles réduisent la dette du montant de la valeur de la fortune de mer. Donc, le créancier qui, grâce à cette dation en paiement, est considéré comme payé, ne pourra agir contre les coobligés que pour le montant de sa créance qu'il démontrera lui être encore dû après l'abandon ; autrement dit, il ne pourra les poursuivre pour le montant nominal et primitif de son droit, que s'il établit que l'abandon ne lui procurera rien (2).

(2) LYON-CAEN, *Rev. Crit.*, 1898, p. 466.

Au contraire, la thèse qui ne considère l'abandon que comme une fin de non-recevoir, adopte la solution opposée. Elle voit, en cet acte, une exception purement personnelle ne pouvant être invoquée que par celui qui l'a fait. En conséquence, elle accorde au créancier, contre les propriétaires qui n'ont pas exercé la faculté d'abandon, un recours pour le tout. Ce sera à ces derniers, s'ils veulent éviter des poursuites aussi étendues, à fournir la preuve que l'abandon désintéressera le créancier dans une proportion qu'il leur appartient d'établir.

C'est cette dernière solution qu'ont admise la Cour de Rouen et la Cour de cassation, en décidant que tant que n'ont pas été réalisées les valeurs sur lesquelles porte l'abandon, les codébiteurs sont tenus au paiement total de la dette, parce qu'il y a incertitude sur l'existence et la quotité de l'émolument que produira l'abandon (3).

(3) Rouen, 16 juin 1895, *R. I. D. M.*, X, 754 et Cass. Req., rejet, 21 octobre 1896, *S.* 1898, 1, 1, note anonyme, *D.* 1900, 1, 41, note anonyme. — Cmpr. Trib. civil de Tunis, 6 juin 1889, confirmé par Alger, 15 mars 1890, *R. I. D. M.*, V, 425 et VI, 35. Dans cette espèce, il s'agissait d'un abordage doublement fautif entre deux navires, le *Charles-Quint* et le *Ville-de-Brest*, appartenant, tous deux, à la C^{ie} générale Transatlantique. Cette dernière a été déclarée solidairement responsable des conséquences dommageables des fautes de ses deux capitaines, et comme elle n'avait abandonné qu'un seul des deux navires, le *Charles-Quint*, le Tribunal de Tunis et la Cour d'Alger ont permis aux créanciers de poursuivre la compagnie, sur l'ensemble de son patrimoine, pour l'intégralité de leurs créances.

Cette solution est exacte, mais nous croyons qu'elle devrait être suivie même dans la théorie qui reconnaît un effet translatif à l'abandon. En effet, quelle que soit la portée attribuée à ce dernier, il ne faut pas oublier que les débiteurs qui, malgré la solidarité existant entre eux, prétendent ne pas être obligés au total de la dette, sont demandeurs en exception. Ils doivent donc en établir le bien-fondé. Tant qu'ils ne le font pas, la poursuite du créancier est régulièrement intentée, quand il leur demande un paiement intégral (4).

245. II. Prétendu effet translatif de l'abandon. — On a enseigné que l'abandon ne produit son effet libératoire que moyennant transport, aux créanciers abandonataires, de la propriété du bâtiment. Aussi, certains auteurs le font-ils figurer parmi les modes d'acquisition des navires (1). Dans cette théorie, l'abandon est considéré comme une *datio in solidum* : en paiement de ce qu'il doit, c'est-à-dire d'une somme d'argent, l'armateur remet à ses créanciers sa fortune de mer ; or, la dation en paiement est translatrice de propriété. — Cette situation n'est pas, d'ailleurs, ajoute-t-on, sans analogie en droit maritime. L'art. 310 § 2 C. com. permet au chargeur d'*abandonner*, pour le fret, à l'armateur, les futailles contenant des liquides et qui ont tellement coulé,

(4) Cmpr. DANJON, II, n° 629 *bis*, *in fine*.

245 (1) LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 163.

qu'elles sont vides ou presque vides. Il est évident que, par cet abandon, la propriété des futailles est transférée au transporteur. Pourquoi en serait-il autrement de l'abandon de l'art. 216 ? (2).

Si l'on attribue à l'abandon un effet translatif, on doit admettre les conséquences suivantes : 1° Il y aura lieu, si le navire existe encore, de faire procéder aux formalités de la mutation en douane, et, en ce qui concerne les créances comprises dans la fortune de mer, telles que le fret non encore perçu, les abandonnaires n'en seront saisis à l'égard des tiers débiteurs, que moyennant signification du transport à ces derniers, ou acceptation, par eux, de la cession dans un acte authentique (art. 1690 C. civ.) ; 2° Les abandonnaires, devenant propriétaires du navire, pourront, naturellement, s'ils le veulent, le mettre aux enchères, mais ils seront également libres, s'ils y trouvent avantage, de le conserver et de le faire naviguer à leur profit ; 3° Dans le cas où, par impossible, le produit de la vente de la fortune de mer dépassera le montant des dettes dont le propriétaire s'est libéré par l'abandon, cet excédent appartiendra, non à lui, mais aux abandonnaires ; 4° Une même chose ne pouvant pas faire l'objet de deux aliéna-

(2) En ce sens : de COURCY, III, p. 304 à 306, et *D'une réforme internationale du droit maritime*, p. 50 ; DUFOUR, consultation rapportée par M. de SÈZE, *De la responsabilité des propriétaires de navires*, p. 188 ; LYON-CAEN, *Rev. crit.*, 1888, p. 353.

tions, l'abandon translatif mettra obstacle, contrairement à ce que nous avons admis (n° 235), au délaissement du navire aux assureurs, et, inversement, le délaissement, à l'abandon (3) ; 5° Considéré comme une dation en paiement, l'abandon fait par le propriétaire du navire en faillite ou en liquidation judiciaire, pendant la période suspecte, sera nul de droit aux termes de l'art. 446 C. com. (4) ; 6° Nous avons, enfin, vu, au n° précédent, une conséquence, à notre avis exagérée, qu'on déduit du caractère translatif de l'abandon, au cas où les dettes, à l'occasion desquelles ce dernier est exercé, pèsent solidairement sur plusieurs personnes.

Quelques rares décisions ont admis que l'abandon faisait acquérir aux créanciers la propriété de la fortune de mer (5). Mais la majeure partie de la juris-

(3) Pourtant certains auteurs qui reconnaissent l'effet translatif de l'abandon, admettent qu'il peut coexister avec le délaissement. Voy. LYON-CAEN et RENAULT, VI, n° 1392.

(4) LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 253. — Au contraire, considéré comme non translatif, l'abandon ne sera susceptible que de la nullité facultative de l'art. 447. — Dans la pratique, quel que soit le caractère de cette nullité, facultative ou de droit, la masse se gardera bien de s'en prévaloir, car, en faisant annuler l'abandon, elle élargit, à ses dépens, la responsabilité du failli envers les créanciers maritimes. Il faudra s'attendre plutôt, dans le cas où le propriétaire n'a pas encore fait abandon, à ce que, dans l'intérêt de la masse, le syndic l'exerce, en sa qualité de représentant du failli. — Voy. DANJON, II, 632 *bis*, note 2.

(5) Marseille, 21 mai 1824, J. M., 1824, I, 171. — Cmpr. Conseil d'Etat, 22 mars 1907, R. I. D. M., XXIII, 316 ; Douai (motifs), 15 juin 1907, *ibid.*, XXIII, 189.

prudence, approuvée par la majorité de la doctrine, repousse cette thèse (6). Et, en effet, la plupart des conséquences qui en dérivent et que nous venons d'indiquer, la condamnent. Rien n'est plus inutile que la mutation en douane imposée aux abandonnaires, puisque ces derniers, qu'ils y soient ou non forcés, vont mettre le navire aux enchères, et qu'il y aura, par conséquent, lieu de procéder aux formalités de cette mutation. A quoi serviront deux mutations se suivant de près, au lieu d'une seule ? D'autre part, on ne voit pas comment les créanciers qui auraient été complètement désintéressés, pourraient, équitablement, conserver l'excédent du prix de vente du

(6) Marseille, 20 septembre 1830, J. M., 1830, 1, 276 (Le Tribunal de commerce de Marseille s'est déjugé si vite, effrayé des conséquences de sa théorie de l'abandon translatif. En effet, dans l'espèce de 1830, l'armateur ayant abandonné sa fortune de mer à un de ses créanciers maritimes, les autres se retournèrent contre ce dernier et, le considérant comme propriétaire, voulurent le rendre responsable des actes du capitaine). — Dans le même sens : Rennes, 12 août 1822, rapporté par de SÈZE, *op. cit.*, p. 183 ; Caen, 13 mai 1862, 2, 487 ; Saint-Nazaire, 15 juillet 1871, confirmé par Rennes, 28 mars 1873, J. M., 1874, 2, 127 ; Bordeaux, 15 février 1887, *R. I. D. M.*, III, 416. — BÉDARRIDE, I, n° 291 ; de VALROGER, I, n° 270 ; DAGEVILLE, *Code de commerce expliqué par la jurisprudence*, II, p. 128 ; DANJON, II, n° 625 ; RIPERT, I, n° 1211 ; de SÈZE, *op. cit.*, p. 182 et s. ; JACOBS, I, n° 73 ; HENNEBICQ, II, n° 506 ; SMESTERS, I, n° 122 ; AUTRAN, thèse, p. 99 ; ANZOUX, thèse, p. 207 ; RENÉ LAVIGNE, thèse, p. 112 ; LARDEUR, thèse, p. 103. — L'art. 227 du projet de 1867 refusait à l'abandon l'effet translatif. C'est ce que font également les Codes du Chili (art. 886), du Guatemala (art. 764-765), du Honduras (art. 883-884), du San-Salvador (art. 807-808). Il en est de même en Italie (Cass. Turin, 12 mars 1897, *R. I. D. M.*, XIII, 214).

navire sur leurs créances. Enfin, l'exclusion du cumul de l'abandon et du délaissement lèse inutilement le propriétaire, sans profiter particulièrement à ses créanciers. — Voilà la théorie de l'abandon translatif, jugée d'après ses résultats pratiques. Peut-elle, du moins, invoquer en sa faveur des considérations de droit ?

L'abandon, dit-elle, équivaut à une dation en paiement et entraîne, par conséquent, comme telle, translation de propriété. Mais c'est là une pure affirmation en opposition avec les principes de la dation en paiement, laquelle ne peut être employée que du consentement du créancier, alors que le créancier abandonataire est bien forcé de subir l'abandon. — Quant à l'argument tiré de l'art. 310 § 2, il ne nous paraît pas concluant. Ce texte ne dit nullement que la propriété des futailles abandonnées appartient à l'armateur. On l'admet, cependant, pour une raison de circonstance, à savoir le peu d'importance de ces futailles vides, dont la valeur est inférieure au montant du fret, et dont le chargeur n'est nullement disposé à réclamer la propriété. Est-il donc raisonnable de demander le sens du mot *abandon* à cet article, et de vouloir déterminer les effets de l'abandon de l'art. 216, par ceux de l'abandon de l'art. 310 § 2, alors que tous les deux textes sont muets sur ce point ?

A notre avis, l'armateur reste propriétaire du

navire même après l'abandon, et aucune des conséquences ci-dessus indiquées ne doit se produire (7). Les créanciers abandonataires ne se trouvent pas investis d'un droit de propriété, pas plus, d'ailleurs, que d'aucun autre droit réel (8). Tout ce qu'ils peuvent, — et à quoi, du reste, le propriétaire peut les contraindre, s'il justifie de l'intérêt qu'il a à ce que le bâtiment soit vendu, — c'est de mettre le navire aux enchères, ainsi que de faire rentrer, en vertu de l'art. 1166 C. civ., les créances de la fortune de mer que le propriétaire n'a pas encore touchées (9).

Il est vrai que ce droit, les créanciers abandonataires l'avaient déjà avant l'abandon, en vertu de leur droit de gage général (art. 2092). Aussi, a-t-on

(7) Notamment, il n'y aura pas de mutation en douane ; l'abandon et le délaissement ne s'exclueront pas ; l'excédent du prix de vente sur les créances reviendra au propriétaire. — De même, les abandonataires ne pourront pas conserver le navire pour le faire naviguer à leur profit ; ils ne pourront que le vendre. Néanmoins, il conviendrait, peut-être, d'admettre qu'ils pourront le faire voyager entre l'abandon et la vente. En ce sens, RIPERT, I, n° 1213 ; DANJON, II, n° 625, note 12.

(8) On sait qu'au contraire, dans le système germano-scandinave de l'exécution, où il ne peut pas être non plus question de translation de propriété, les *Schiffsgläubiger* jouissent, cependant, d'un véritable droit réel, leur conférant droit de préférence et droit de suite, ce qui leur permet de suivre la fortune de mer entre les mains des tiers, sauf le cas de vente forcée (*suprà*, n° 51 et III *in fine*).

(9) Ces actes sont souvent confiés, dans l'usage, à un liquidateur, qui fait, ensuite, entre les créanciers, la répartition des sommes ainsi obtenues. Voy. Anvers, 23 juillet 1892, *R. I. D. M.*, VIII, 131.

dit que « tout cela n'est pas sérieux et qu'il ne faut pas prêter à la loi des puérilités de cette force. » « Quoi ! s'écrie M. Dufour, la loi a imposé à l'armateur, pour prix de sa libération personnelle, l'obligation de faire abandon, et l'on veut nous faire admettre que cet abandon consiste à souffrir ce qu'il n'a jamais pu empêcher ! » — A ce cri d'indignation, il faut opposer l'excellente réponse de M. Danjon : « L'abandon n'est pas destiné à produire par lui-même des effets, soit pour, soit contre les créanciers, mais seulement à faire jouir l'armateur du bénéfice de la limitation de sa responsabilité » (10).

Ce n'est pas à dire pourtant que parce qu'il ne leur livre que des biens qu'ils pouvaient déjà saisir, l'abandon ne présente aucune utilité ; car, précisément, avant l'abandon, les créanciers ne pouvaient y mettre la main qu'en recourant aux formalités compliquées et onéreuses de la saisie. Grâce à l'abandon, la saisie devient inutile. Ils pourront réaliser directement la fortune de mer en vertu du mandat

(10) Naturellement, la volonté des parties est libre de faire produire à l'abandon des résultats différents. Les parties peuvent, par exemple, décider que la propriété du navire sera transférée aux abandonnaires (n° 241), et M. de SÈZE, *op. cit.*, p. 205, estime que la volonté du propriétaire de la transmettre à ces derniers devrait être présumée toutes les fois qu'il n'apparaîtrait pas qu'il eût intérêt à la conserver. Mais ce serait là un effet de la convention des parties, et non un effet particulier de l'abandon.

tacite et irrévocable que leur a donné le propriétaire à cet effet (11).

En résumé, nous croyons que l'abandon n'est pas un acte translatif de propriété, mais un simple moyen de liquidation des dettes du propriétaire du navire. Il a pour principal effet particulier de limiter les obligations du propriétaire sur les biens composant la fortune de mer. Ces biens entraient déjà dans le gage général des créanciers. A partir de l'abandon, ce sont les seuls sur lesquels ceux-ci pourront exercer leurs droits, mais du moins, ils pourront le faire sans saisie préalable. On peut, si l'on veut, voir, dans cette dispense de saisie, un second effet de l'abandon.

(11). Ce mandat, comme celui donné à ses créanciers par le débiteur qui fait cession de ses biens, est *irrévocable* parce qu'il est « donné dans l'intérêt des mandataire, aussi bien que du mandant et qu'il forme la condition du contrat d'abandonnement. » AUBRY et RAU, VIII, 4^e édit., § 781, note 6. — Il y a là une analogie entre l'abandon et la *cession de biens*, dont l'utilité a presque disparu depuis la loi du 22 juillet 1867, qui a supprimé la contrainte par corps. Mais il serait exagéré de dire que l'abandon n'est qu'une cession de biens partielle; car, dans la cession de biens, le débiteur ne se trouvait libéré que jusqu'à concurrence de la valeur des biens abandonnés, tandis que, par l'abandon de l'art. 216, le propriétaire n'est plus tenu d'aucune obligation civile. (Sur la survivance d'une obligation naturelle, voy. *suprà*, n^o 243).

SECTION II

Effets de l'abandon entre les divers créanciers du propriétaire du navire

246. Les créanciers du propriétaire dont il y a lieu de régler les droits sur le navire et le fret sont de deux sortes : les créanciers *maritimes* ou *abandonnataires*, c'est-à-dire les créanciers à droits limités de l'art. 216 C. com., et les créanciers *terrestres* ou *ordinaires*, c'est-à-dire les créanciers dont les droits ne souffrent aucune limitation particulière, conformément à l'art. 2092 C. civ. De sorte qu'il y a à prévoir, sur la fortune de mer abandonnée, deux sortes de conflits : 1^o conflit des créanciers abandonnataires, entre eux ; 2^o conflit entre créanciers maritimes ou abandonnataires et créanciers terrestres ou ordinaires.

Une double observation doit être faite à propos de ces deux dernières expressions.

D'une part, par *créanciers terrestres* nous entendons non seulement — comme cette expression pourrait le faire croire — les créanciers dont les droits sont étrangers à la navigation, mais tous ceux qui ont pour gage la totalité du patrimoine du propriétaire, fussent leurs droits se rapporter à l'expédition maritime. Tels sont les tiers envers lesquels le proprié-

taire a commis une faute personnelle à l'occasion de la navigation, ou les créanciers qui ont traité directement avec lui, ou avec un de ses mandataires ou un de ses agents ordinaires, ou encore avec le capitaine agissant en vertu d'un mandat spécial (1).

D'autre part, ces créanciers terrestres portent encore le nom de *créanciers ordinaires*, non parce qu'ils sont nécessairement des créanciers chirographaires (ils peuvent être chirographaires, privilégiés ou hypothécaires), mais parce qu'ils sont régis par le droit commun, qui met, dans leur gage, l'ensemble des biens du propriétaire, conformément à la règle *qui s'oblige, oblige le sien* (art. 2.092 C. civ.)

246 bis. Ces deux sortes de conflits, et notamment le second, sont généralement négligés par la doctrine française (1). Des effets de l'abandon elle

246 (1) On appelle parfois *créanciers de mer* ces créanciers envers lesquels le propriétaire est tenu d'une responsabilité illimitée, bien que leurs droits soient nés à l'occasion de l'expédition maritime. Voy. RUPERT, I, n° 1226. — Dans certains pays, il faut faire figurer parmi eux certains créanciers qui ont traité avec le capitaine en vertu de son mandat général, et qui ont, cependant, un recours illimité contre le propriétaire. Tels sont, au *Brésil*, au *Costa-Rica*, en *Espagne*, au *Mexique*, au *Pérou*, pays qui ne connaissent pas la limitation en matière contractuelle (n° 47), tous les créanciers sans distinction qui ont traité avec le capitaine. Tels sont également, en *Allemagne*, en *Finlande*, aux *Etats-Unis*, en *Grèce*, en *Italie*, au *Portugal*, en *Roumanie*, dans les *Pays scandinaves*, les gens de mer pour la créance de leurs loyers (n° 162). Tels sont encore, d'après l'art. 2 *in fine* du projet de *Venise*, les créanciers pour réparations et fournitures (n° 89).

246 bis (1) Au contraire, les interprètes du droit allemand examinent longuement ces concours des créanciers du proprié-

n'examine que ceux qui se produisent dans les rapports du propriétaire avec les créanciers abandonataires. Elle garde le silence sur les rapports qui naissent de l'abandon entre les divers créanciers du propriétaire. Ce n'est que dans les traités de droit maritime les plus récents que ces rapports sont étudiés. Le motif de ce silence des auteurs français se trouve — du moins en ce qui concerne le concours des créanciers abandonataires et des créanciers ordinaires — dans la rareté pratique de ces conflits. Pour que les créanciers terrestres, qui peuvent exercer leurs droits sur les biens de terre du propriétaire, veuillent disputer la fortune de mer aux créanciers maritimes, dont elle forme l'unique gage, il faut que le propriétaire se trouve dans une insolvabilité complète. Or, cette situation ne doit pas être fréquente, car il n'existe, à notre connaissance, aucune décision judiciaire sur le conflit qui la présuppose.

247. 1. Conflit entre créanciers abandonataires. — Ce premier conflit ne donne pas lieu à des difficultés. Les choses se passent à peu près comme en matière de saisie. De même que la priorité dans la saisie, que l'abandon a rendue inutile (n° 245), ne confère aucune cause de préférence, de même le créancier qui a reçu l'abandon ne jouit d'aucune situation de faveur. Les nouveaux créanciers à droits

taire, et notamment le concours des créanciers terrestres et des créanciers maritimes.

limités qui se présentent après l'abandon, ne peuvent plus attaquer le propriétaire qui l'a exercé, l'abandon étant opposable à tous les créanciers régis par l'art. 216 (n° 242), sauf le droit, pour ceux d'entre eux qui ne l'ont pas accepté ou qui n'ont pas été parties dans l'instance en validation, d'en contester la légitimité. Mais ils peuvent, s'ils se font connaître en temps utile, c'est-à-dire avant la distribution des sommes provenant de la réalisation de la fortune de mer, participer à cette répartition, laquelle sera effectuée au marc le franc ou par ordre de préférence, selon le titre, chirographaire ou privilégié, des abandonnataires.

248. Parmi les créanciers qui viennent à la distribution par contribution du prix de la fortune de mer, figure parfois le propriétaire lui-même. Nous ne voulons pas parler ici des hypothèses, déjà signalées plus haut, où ce dernier a un prélèvement à exercer sur la fortune de mer au moment même de l'abandon, c'est-à-dire préalablement à tous les créanciers abandonnataires. Tel est le cas du propriétaire qui, postérieurement à la fin du voyage, a effectué des réparations sur son navire (n° 190). Tel est également, dans notre système du fret net, le cas du propriétaire qui a déjà acquitté les dépenses de l'expédition (n° 206). Dans ces hypothèses, le propriétaire sera payé intégralement, sur le navire et le fret, avant tout créancier abandonnataire, des frais de répara-

tions et des mises dehors, et les abandonataires n'auront à se distribuer entre eux que le prix de la fortune de mer diminué de ces sommes (1).

Le cas dont il s'agit ici est celui où le propriétaire exerce ses droits sur la fortune de mer qu'il aban-

248 (1) Nous avons vu et critiqué, au n° 206, le système de M. LEVILLAIN (note sous Cass. 3 juillet 1905, D. 1906, I, 321), lequel, en ce qui concerne les frais de navigation déjà soldés par le propriétaire, ne permet à ce dernier que de prendre la place des créanciers qu'il a ainsi désintéressés, et de participer, au prorata de ces frais, à la distribution du prix du navire et du fret *brut* qu'il abandonne. — En examinant cette note de M. LEVILLAIN, M. DANJON (II, n° 632) fait dire à ce dernier (pour l'en critiquer, d'ailleurs, vivement) que, dans la répartition du prix de la fortune de mer, le propriétaire peut se substituer à tout créancier terrestre quelconque qu'il a payé sur ses biens de terre. Pareil système serait déplorable: « les créanciers maritimes seraient submergés par un tel afflux d'ayants droit, que leur gage, déjà bien restreint, disparaîtrait presque complètement; car il n'est pas un armateur qui ne pût joindre à sa déclaration d'abandon une liasse de factures soldées, dont la déduction réduirait à rien la fortune de mer. » — Mais nous ne croyons pas que tel soit le système de M. LEVILLAIN. M. DANJON a exagéré la pensée de cet auteur, qui n'a proposé la subrogation du propriétaire aux droits du créancier qu'il a désintéressé, qu'à propos des dépenses de navigation, créant ainsi un système en quelque sorte intermédiaire entre celui du fret brut et celui du fret net. Mais M. LEVILLAIN était loin de permettre cette substitution pour des dettes terrestres quelconques, peut-être étrangères à la navigation. Cela serait contradictoire de la part de l'auteur qui, parmi les quatre ou cinq principes qu'il pose comme certains dans sa très intéressante note en question, commence par celui-ci: « L'armateur n'est libéré que s'il abandonne sa fortune de mer tout entière, c'est-à-dire la valeur totale du navire et le montant total du fret ». N'est il pas évident que le propriétaire n'abandonnerait pas la totalité de la valeur de la fortune de mer, s'il pouvait en déduire le prorata de toutes ces dettes terrestres qu'il aurait payées ?

donne, concurremment avec les créanciers abandonnaires et considéré lui-même comme tel. Comme les abandonnaires, avec lesquels il se trouve en conflit, il n'est payé, sur les effets abandonnés, qu'au prorata de sa créance, sauf l'effet du privilège qu'il peut avoir à faire valoir contre les autres créanciers.

Cette hypothèse se présente lorsque le propriétaire a acquitté, sur ses biens de terre, une dette sujette à limitation. Si ce paiement n'avait pas été effectué, les abandonnaires auraient eu à compter, sur la fortune de mer dont ils se partagent le prix, avec un compétiteur de plus. Il n'est pas équitable qu'ils puissent tirer profit de ce que ce compétiteur n'existe plus, parce qu'il a été désintéressé aux dépens de la fortune de terre du propriétaire. Celui-ci se substituera donc au créancier maritime qu'il a ainsi payé, et prendra sa place dans la distribution du prix de la fortune de mer. Bien qu'en droit français elle ne soit pas érigée en patrimoine distinct, on peut dire que cette dernière est débitrice, envers la fortune de terre, de la somme versée par le propriétaire. — Il va de soi que la différence entre le dividende ainsi attribué au propriétaire et la dette qu'il a soldée, est définitivement mise à la charge de la fortune de terre, et qu'aucun recours ne peut être exercé en vue de son recouvrement.

Le propriétaire peut encore avoir à participer à la distribution par contribution du prix de la fortune de

mer dans un cas où sa créance contre cette dernière ne lui vient pas, comme dans le cas précédent, d'un tiers, mais où elle est née directement en sa personne. Il suffit de supposer, pour cela, un abordage survenu entre deux navires appartenant au même propriétaire, lequel a effectué l'abandon du navire fautif. Si l'autre navire a éprouvé, dans l'abordage, des avaries, la fortune de terre se trouve, à concurrence de leur montant, créancière de la fortune de mer dont le navire abandonné forme le pivot. Certes, tant que l'abandon n'est pas exercé, cette créance n'apparaît pas, paralysée qu'elle est par la réunion, sur la même tête, des deux qualités de créancier et de débiteur. Mais l'on sait que la confusion n'a pas pour effet d'éteindre l'obligation, mais uniquement de mettre obstacle à son exécution (1). Cet obstacle est levé par l'exercice de la faculté d'abandon. A partir de ce moment, le patrimoine du propriétaire se trouve comprendre une fortune de terre et une fortune de mer débitrice de la première. Le propriétaire produira donc, concurremment avec les autres créanciers abandonataires, et au prorata du montant des avaries subies par le navire non fautif, à la répartition des sommes obtenues par la liquidation de la fortune de mer qu'il a abandonnée.

249. Bien que le conflit entre créanciers aban-

(2) PLANIOL, II, n° 601 ; COLIN et CAPITANT, II, p. 123.

donnataires soit, en principe, d'une solution facile, il peut, néanmoins, donner lieu à des complications (complications de calcul, et non complications juridiques) lorsque les droits de ces créanciers se rapportent à des expéditions différentes. Ces difficultés seront alors plus ou moins grandes, selon le système que l'on suit relativement à la détermination du moment auquel doit être envisagée la fortune de mer (*suprà*, n° 189 et s.).

Elles ne se présenteront même pas dans la thèse de M. de Valroger, qui considère navire et fret au moment de l'abandon (n° 192). Les créanciers des différents voyages se distribueront entre eux le prix d'une fortune de mer unique, celle qui est envisagée à l'époque même de l'abandon, et tout se passera aussi facilement que si les droits de tous ces abandonnataires étaient nés au cours d'une même expédition. Mais nous avons indiqué plus haut pourquoi, malgré sa grande simplicité, qui constitue un avantage appréciable en sa faveur, ce système doit être condamné.

Les choses seront plus compliquées dans le système de la jurisprudence, laquelle envisage le navire et le fret à des moments différents, — le fret au moment de l'abandon et le navire à la fin du voyage générateur des dettes donnant lieu à l'abandon (n° 190 et 191). Les abandonnataires concourront alors tous, comme tout à l'heure, sur un même fret,

le fret pendant, comme on l'appelle. Quant au navire, il entrera bien dans le gage d'eux tous, mais avec une valeur variable selon l'expédition à laquelle se rattache la créance de chacun d'eux.

La complication sera, enfin, un peu plus grande, — mais uniquement pour ce qui est du fret, — dans le système qui a notre préférence, et qui considère tous les éléments de la fortune de mer à la fin de chaque voyage ayant occasionné des dettes maritimes (n° 192). Il y aura alors autant de fortunes de mer, que le navire aura effectué de tels voyages. Chacune d'elles comprendra un fret différent, celui de l'expédition à laquelle elle se rapporte. Chaque groupe de créanciers abandonataires, c'est-à-dire chaque ensemble de créanciers d'un même voyage, exercera ses droits sur un fret différent, et, en conséquence, le conflit ne prendra pas naissance entre les différents groupes de créanciers, mais il s'élèvera seulement, à l'intérieur de chaque groupe, entre les créanciers le composant sur le fret revenant à ce groupe. — En ce qui concerne, au contraire, le navire, nous n'avons qu'à répéter ce que nous venons de dire à propos du système de la jurisprudence. Pour lui, le conflit existera entre tous les groupes de créanciers maritimes, car il fera partie de toutes les fortunes de mer constituées par les voyages qu'il a effectués. Mais il sera compris dans chacune d'elles pour une valeur qui variera d'un groupe de créan-

ciers à l'autre. On lui attribuera, par exemple, une valeur de 100.000 francs pour le premier groupe, et de 80.000 francs pour le second groupe, si telle était respectivement sa valeur à la fin du premier et du second voyage. Il s'ensuit que si, au moment de l'abandon, le navire ne vaut pas (comme cela est presque certain) 180.000 francs, les deux groupes pourront poursuivre le propriétaire sur sa fortune de terre jusqu'à due concurrence. — Mais il faut insister sur ce point, qu'en France, contrairement au droit allemand où, d'après l'article 767 du nouveau Code de commerce, les créanciers dont les créances concernent un voyage récent passent avant ceux dont les créances concernent un voyage antérieur (1), le navire entre simultanément dans le gage de tous les groupes de créanciers abandonataires, lesquels, dans notre exemple, concourront sur lui à concurrence, le premier, de 100.000 francs, et le second, de 80.000 francs, sauf leur recours personnel contre le propriétaire pour la partie de ces sommes que la réalisation du navire ne leur aura pas procurée. Cette absence de hiérarchie entre les différents groupes de créanciers maritimes a un grand intérêt en cas d'insolvabilité du propriétaire.

250. II. Conflit entre créanciers abandonataires et créanciers ordinaires.— Ce second con-

249 (1) COSACK I, p. 243.

flit, qui met en présence des créanciers dont les droits ont une portée différente, est plus compliqué que le premier. Il doit être examiné séparément, selon que les créanciers ordinaires, avec lesquels les abandonnataires sont en compétition sur la fortune de mer, sont de simples créanciers chirographaires, ou des créanciers investis d'un droit de préférence.

251. a) Créanciers ordinaires privilégiés ou hypothécaires. — Prenons d'abord les créanciers ordinaires qui peuvent invoquer une cause de préférence sur la fortune de mer, ou sur un des éléments de la fortune de mer, c'est-à-dire, ceux d'entre eux qui ont hypothèque, ou qui sont privilégiés, soit sur le navire seul, soit à la fois sur le navire et le fret, comme le sont les gens de mer pour leur loyers (art. 271), les affréteurs (art. 280), les prêteurs à la grosse (art. 320), ainsi que les créanciers jouissant d'un privilège général du droit commun (art. 2101 C. civ.). L'exercice de l'abandon n'a pas pu effacer leur droit de priorité. Ils vont donc le faire valoir sur la fortune de mer, sur le prix de laquelle ils se feront payer, soit par préférence aux créanciers abandonnataires, soit concurremment avec eux, dans l'ordre de leurs droits de priorité respectifs, selon que les abandonnataires n'auront qu'un titre chirographaire, ou qu'ils seront eux-mêmes des créanciers privilégiés. Quant à la partie de leur créance pour l'acquittement de laquelle le prix de la fortune de mer

n'aurait pas suffi, ils en poursuivront le recouvrement sur les biens de terre du propriétaire, puisque, étant des créanciers terrestres ou ordinaires, c'est-à-dire du droit commun (n° 246), ils ont, pour gage, conformément à ce droit, l'ensemble de son patrimoine.

Cependant, l'existence, au profit des créanciers ordinaires, de ces privilèges et de ces hypothèques grévant la fortune de mer, diminue la valeur de cette dernière au regard des créanciers abandonataires, lesquels n'obtiendront, sur son prix, qu'un dividende inférieur à celui qui leur serait attribué en leur absence. Vont-ils subir ces charges sans droit de s'en faire indemniser par le propriétaire ? Les Conférences internationales de droit maritime ne l'ont pas pensé. Aussi, trouvons-nous dans les projets d'Amsterdam (art. 5), de Liverpool (art. 5), de Venise (art. 5), ainsi que dans les Bases de 1909 (art. 4), et dans l'avant-projet A de 1910 (art. 4), une disposition ainsi conçue : « S'il existe un droit de préférence-
« sur le navire ou sur le fret en faveur de créan-
« ciers à l'égard desquels la limitation de la res-
« ponsabilité n'est pas admise, le propriétaire du
« navire sera personnellement tenu de compléter en
« espèces, jusqu'à concurrence des sommes prélevées
« par ces créanciers, les valeurs formant la limite
« sa de responsabilité ». Les législations récentes
qui se sont inspirées de la Conférence de Venise con-

tiennent une disposition analogue. Aux termes de l'article 50 de la loi *belge* du 10 février 1908 et de l'art. 282 nouveau du Code de commerce *grec*, « le « propriétaire est tenu de suppléer en espèces les « sommes qui, par suite de privilège ou d'hypothèque, « seraient prélevées sur la valeur du navire et du « fret par des créanciers ayant contre le propriétaire « une action personnelle dont il ne pourrait s'affranchir par l'abandon. »

Ainsi, dans ce système, les abandonataires recouvrent, sur la fortune de terre du propriétaire, la valeur que la fortune de mer a perdue du fait de l'exercice des privilèges et des hypothèques des créanciers ordinaires. Il s'ensuit que le risque de l'insolvabilité du propriétaire est à la charge des abandonataires. En *Allemagne*, au contraire, ce risque est supporté, non par les *Schiffsgläubiger* ou créanciers du navire, mais par les créanciers ordinaires, qui suivent ces derniers dans l'ordre que leur assigne leur privilège ou leur hypothèque. « Dans « le cas, dit l'art. 776 du nouveau Code de commerce allemand, de concurrence de créanciers du « navire poursuivant leur droit de gage avec d'autres « créanciers quelconques, ce sont les créanciers du « navire qui ont un droit de préférence. (1) »

251 (1) Georges Poplimont, *Note sur le projet de traité international*, Bull. n° 21 du Com. Mar. Int., p. 29 ; L. de VAL-ROGER, *Rapport sur un avant-projet de traité*, Bull. n° 11 du Com.

Cette règle de la législation allemande, que nous trouvons excellente parce qu'elle établit, entre la limitation de la responsabilité et le privilège venant en premier rang sur la fortune de mer, le parallélisme que nous avons préconisé (n° 62 *in fine*), ne peut malheureusement pas, dans l'état actuel des textes, s'appliquer en droit français, lequel n'érige pas la fortune de mer en patrimoine distinct affecté aux créanciers abandonataires. Mais nous croyons que l'application de la règle adoptée par les Conférences internationales et déjà consacrée par les législations belge et grecque, est, d'ores et déjà, possible en France (2). C'est une solution commandée par l'équité la plus élémentaire. Il serait d'une injustice révoltante de laisser les créanciers terrestres enlever aux abandonataires leur unique gage, sans indemnisation possible de la part du propriétaire.

M. Danjon n'admet cette solution que pour ce qui est des hypothèques. Les navires, dit-il, n'étant susceptibles que d'hypothèques conventionnelles, c'est par suite d'un fait volontaire de l'armateur que la valeur de la fortune de mer est diminuée ; de ce fait, l'armateur doit être rendu personnellement respon-

Mar. Int., p. 67. — Cmp. le rapport de l'Association allemande de droit maritime international à la Conférence d'Amsterdam, *ibid.*, p. 11.

(2) Bien avant la loi de 1908, M. JACOBS (I, n° 71) enseignait déjà ce système en Belgique.

sable. Au contraire, en ce qui concerne le tort causé aux abandonnataires par l'exercice des privilèges appartenant aux créanciers ordinaires, M. Danjon ne leur accorde aucun recours contre le propriétaire, ces privilèges n'étant pas l'œuvre de ce dernier, mais celle de la loi (3). — Cette distinction est subtile, mais, à notre sens, mauvaise. Privilèges et hypothèques garantissent des créances qui sont nées, directement ou indirectement, du fait du propriétaire. Or, celui-ci doit abandonner aux créanciers maritimes sa fortune de mer tout entière. S'il en diminue la valeur par son fait médiate ou immédiat, il leur doit, équitablement et juridiquement, réparation de ce préjudice.

252. b) Créanciers ordinaires chirographaires.— Si l'on ne refuse pas, généralement, aux créanciers ordinaires privilégiés ou chirographaires, le droit de concourir avec les abandonnataires sur la fortune de mer, on a contesté cette faculté aux créanciers ordinaires chirographaires (1). Les abandonnataires, a-t-on dit dans ce sens, n'ont pour gage que le navire et le fret, et ne peuvent pas faire valoir leurs droits sur la fortune de terre du propriétaire. Il est d'une juste réciprocité que, de leur côté, les créanciers terrestres ne puissent saisir, de la fortune de mer,

(3) DANJON, II, n° 633 *in fine*.

252 (1) En ce sens : RIPERT, I, n° 1220. — Cmpf. LYON-CAEN et RENAULT, V, n° 253^a.

que son excédent, après le règlement définitif des créanciers maritimes. Certes, quand les créances terrestres sont garanties par un privilège ou par une hypothèque, cette considération d'équité doit céder devant ces causes de préférence, que l'abandon ne peut pas méconnaître. Mais quand leur titre est purement chirographaire, alors rien ne s'oppose plus au triomphe de la règle, essentiellement équitable, de l'affectation de la fortune de mer au payement des abandonnataires.

Cette solution est des plus désirables. Du moment que l'on cantonne les droits des créanciers maritimes sur un gage restreint, il est au moins juste qu'on le leur réserve d'une façon exclusive. C'est cette règle que suit, nous le savons, le droit allemand, et que nous voudrions voir s'introduire en France. Mais nous croyons que, dans l'état actuel de la législation, son application n'est pas possible dans ce pays, sans sa consécration par une loi positive (*suprà*, n° 62 *in fine*). En effet, elle est en opposition avec le droit de gage général des créanciers terrestres, établi par les articles 2092 et 2093 du Code civil. Ces textes veulent que le débiteur réponde sur tous ses biens de l'exécution de ses obligations. Donc, le propriétaire doit être tenu à raison de ses dettes de droit commun sur l'ensemble de son patrimoine, partant aussi sur le navire et le fret. On n'évite pas la difficulté en disant que « le recours des créanciers ter-

restres n'est pas limité à la fortune de terre, mais que, sur la fortune de mer, il cède le pas au recours des autres créanciers » ; car pareille restriction constitue bel et bien une dérogation, — qui ne saurait être établie de l'autorité privée des jurisconsultes, — à la règle *qui s'oblige, oblige le sien* des articles 2092 et 2093, puisqu'elle diminue le gage général des créanciers ordinaires dans la mesure du montant des dettes ayant donné lieu à l'abandon. Considérée du côté des abandonataires, cette solution équivaut, ni plus ni moins, à la création, à leur profit, d'un privilège sur la fortune de mer, alors que, cependant, il est de principe que les privilèges sont de droit strict, et qu'ils ne peuvent dériver que d'une loi (2).

Ces objections nous paraissent décisives, et on ne peut les négliger qu'au risque de violer la loi. Aussi, M. Danjon, qui désire, pourtant, le maintien de la solution à laquelle elles donnent prise, a-t-il, dans ce but fort louable, cherché ailleurs sa justification. Il l'a trouvée dans le caractère facultatif qui appartient, en France, à la limitation de la responsabilité des

(2) M. RIPERT reconnaît bien qu'il ne peut s'agir là que d'un privilège, mais il ajoute que c'est un privilège d'une nature particulière qui n'a pas, notamment, pour conséquence de subroger les abandonataires aux droits du propriétaire sur l'indemnité d'assurance, conformément à l'art. 2 de la loi du 19 février 1889. — On sait, au contraire, que c'est en se prévalant de ce privilège, que M. René LAVIGNE demande, au profit des abandonataires, le bénéfice de la loi de 1889 (*suprà*, n° 216).

propriétaires de navires. L'abandon, dit-il, ressemble singulièrement à un contrat, puisqu'il requiert, pour sa perfection, une acceptation des créanciers maritimes, ou une validation par le tribunal. Cet acte, — à moins qu'ils ne réussissent à le faire annuler par l'action Paulienne, ce que, vraisemblablement, ils se garderont bien de faire (cmpr., n° 245, note 4), — les créanciers terrestres sont obligés de le respecter, et, par conséquent, ils ne peuvent pas en méconnaître les conséquences en se présentant à la distribution de la fortune de mer. Donc, ils doivent laisser cette fortune aux créanciers maritimes(3). — Cet ingénieux raisonnement a le tort de résoudre la question par la question. En prétendant que, pour respecter l'abandon, les créanciers terrestres doivent s'abstenir de la distribution par contribution du prix de la fortune de mer, M. Danjon affirme ce qui est en discussion ; car il s'agit précisément de savoir si, sans méconnaître l'abandon, mais tout simplement en exerçant les droits qu'ils tiennent des principes généraux, ces créanciers peuvent participer à cette distribution.

Il faut donc décider, croyons-nous, — si déplorable que soit cette solution au point de vue législatif, — que les créanciers ordinaires chirographaires, tout comme les créanciers ordinaires privilégiés ou hypothécaires, peuvent concourir, sur la fortune de

(3) DANJON, II n° 632 *in fine*.

mer, avec les créanciers abandonataires, sauf, bien entendu, qu'ils seront tenus de respecter les causes de préférence que ces derniers pourront faire valoir dans bien des cas. Le remède, — qui n'est, en réalité, il faut le reconnaître, qu'un palliatif, et dont l'insuffisance apparaît en cas d'insolvabilité du propriétaire, — le remède à ce résultat qui choque, à la vérité, l'équité, sera le même que celui que nous avons proposé au n° précédent. Le propriétaire sera personnellement tenu d'indemniser les abandonataires de la perte que leur aura fait éprouver le concours des créanciers terrestres. L'abandon n'est libératoire, en réalité, qu'à condition de comprendre la totalité de la fortune de mer. Celle-ci ne peut pas être considérée comme entière quand sa valeur est diminuée par l'exercice, sur elle, de droits appartenant à des créanciers terrestres. Il est vrai que ce résultat ne peut pas être évité actuellement en droit français. Du moins, ne sera-ce pas sans indemnisation que les créanciers abandonataires subiront le préjudice qu'il leur cause.

Le Président de la thèse :

CH. LYON-CAEN

Le Doyen :

LARNAUDE

Vu et permis d'imprimer

Le Vice-Recteur de l'Académie de Paris :

L. POINCARÉ

TABLE DES MATIÈRES

	Pages
Bibliographie.....	7
Jurisprudence.....	17
Examen doctrinal de la jurisprudence.....	33
Principales abréviations.....	37
Introduction.....	39

1. Utilité de la marine marchande. — 2. Protection de la marine marchande nationale contre la concurrence étrangère. — 3 à 4. Limitation légale de la responsabilité des propriétaires de navires. — 5 à 6. Limitation conventionnelle de la responsabilité des propriétaires de navires. Clauses de non-responsabilité. — 7. Plan d'étude.

PREMIÈRE PARTIE

CHAPITRE PREMIER. — *De la responsabilité des propriétaires de navires (Etude sommaire)*

I. — 8. Nature du contrat d'engagement des gens de mer.....	69
II. — Personnes à raison des actes et des faits desquelles le propriétaire de navire est tenu.....	73
9. Engagements contractuels du capitaine. —	
10. Faits fautifs du capitaine. — 11. Faits et actes de la personne que le capitaine s'est substituée dans le commandement. — 12. Faits fautifs des gens de l'équipage. — 13. Faits fautifs des agents du service général. — 14. Faits fautifs des passages. —	

15. Faits fautifs du pilote. — 16. Faits fautifs du remorqueur. — 17. Non-observation des formalités de la mutation en douane. — 18. Propriétaire et armateur distincts.

CHAPITRE II. — *Des cas d'irresponsabilité légale des propriétaires de navires (Exposé sommaire)*

19. Généralités..... 93

20. France. Art. 11 de la loi du 29 décembre 1905 sur la Caisse nationale de prévoyance des marins français. — 21. Art. 217 du C. com. sur le responsabilité des propriétaires des navires équipés en guerre. — 22. Grande-Bretagne. Art. 502 du Merchant Shipping Act. de 1894. — 23 à 24. « Etats-Unis. Harter Act. — 25. Australie. Canada. Nouvelle-Zélande.

CHAPITRE III. — *De la limitation légale de la responsabilité des propriétaires de navires*

26. Division..... 112

Section première. — *Les motifs de la limitation*..... 114

27. Généralités. — 28 à 31. Les motifs de la limitation relativement aux faits illicites des gens de mer. — 32 à 35. Les motifs de la limitation relativement aux actes licites du capitaine. — 36. Examen d'une proposition d'irresponsabilité complète du propriétaire du navire.

Section II. — *Les origines de la limitation*..... 149

37. Généralités. Abandon noxal. *Actio de peculio*. — 38. Le contrat de commande. — 39. Ce contrat serait l'origine du principe de la limitation. — 40. Le Consulat de la mer. — 41. Règlement de Valence. Statut de l'office de Gazarie. — 42. Extension de la coutume dans le Nord et dans l'Ouest. — 43. Ordonnance de 1681. Code de commerce.

<i>Section III. — Les différents systèmes de limitation..</i>	170
44. Division.....	170
§ 1 ^{er} . — <i>Système français</i>	171
45. Faculté d'abandon du navire et du fret. —	
46. La fortune de mer. — 47. Législations étran-	
gères suivant le système français.	
§ 2. — <i>Système des Etats-Unis d'Amérique</i>	177
48. Abandon en valeur et abandon en nature.	
§ 3. — <i>Système allemand</i>	181
49. Généralités. — 50. Système de l'exécution. —	
51. Droit réel des créanciers du navire. — 52. Dif-	
férentes sortes de responsabilité du propriétaire du	
navire. — 53. Pays scandinaves. — 54. Projet de	
droit maritime hongrois.	
§ 4. — <i>Système britannique</i>	193
55. Etat primitif du droit. — 56. Systèmes primi-	
tifs. — 57. Responsabilité forfaitaire. — 58. Respon-	
sabilité personnelle. — 59. Renouvellement de la	
responsabilité à chaque accident distinct.	
§ 5. — <i>Examen comparatif et critique des différents</i>	
<i>systèmes de limitation</i>	207
60. Généralités. — 61. Système franco-allemand	
et système des Etats-Unis. — 62. Système français	
et système allemand. — 63. Combinaison des sys-	
tèmes américano-continentaux. — 64. Système	
américano-continental et système britannique. Gé-	
néralités. — 65. Enumération des différences. —	
66. Première différence. — 67. Seconde différence.	
— 68. Troisième différence. — 69. Quatrième	
différence. — 70. Combinaison des systèmes amé-	
ricano-continentaux et du système britannique.	
Renvoi.	

CHAPITRE IV. — *Des conflits de lois*

71. Division.....	244
<i>Section première. — Conflit relatif aux conséquences</i>	
directes des actes licites ou illicites du capitaine...	247
72. Actes licites du capitaine. — 73. Faits illicites du capitaine.	
<i>Section II. — Conflit relatif à l'étendue de la responsabilité du propriétaire du navire.....</i>	
	259
74. Généralités. — 75. Système de la <i>lex fori</i> . — 76. — Système de la <i>lex loci</i> . — 77. Système de la loi du contrat d'engagement du capitaine. Loi du pavillon.	

CHAPITRE V. — *Des efforts d'unification des règles de la responsabilité des propriétaires de navires*

78. Généralités.....	273
79. Division.....	275
<i>Section première. — Les premières tentatives d'unification.....</i>	
	276
80. Division. — 81. Congrès d'Anvers de 1885. — 82. Congrès de Bruxelles de 1888. — 83. Congrès de Gènes de 1892. — 84. Raisons de l'échec de ces trois Congrès.	
<i>Section II. — L'œuvre du Comité Maritime International.....</i>	
	281
85. Notions générales sur ce Comité. — 85 bis. Observation. — 86. Remarque sur l'œuvre de ce Comité. — 87. Conférences de Bruxelles, d'Anvers et de Londres. — 88. Conférences de Paris et de Hambourg, commission d'Anvers, conférences d'Amsterdam et de Liverpool. — 89. Commission de Paris, conférence de Venise.	

Section III. — Les conférences diplomatiques de Bruxelles de 1909 et de 1910..... 300

90. Généralités. — 91 à 94. Conférence diplomatique de 1909. Bases. — 95 à 104. Conférence diplomatique de 1910. Avant-projets A et B. — 105. Observation.

Section IV. — Les efforts d'unification des règles de responsabilité en cas d'accidents de personnes. 337

106. Généralités. — 107. Conférence de Brème de 1909. — 108. Conférences diplomatiques de Bruxelles de 1909 et de 1910. — 109. Conférence de Paris de 1910. — 110 à 111. Observations générales sur le système de la Conférence de Paris.

Section V. — Consécration législative du système de l'option..... 349

112. Division. — 113. Proposition de loi britannique de 1899. — 114 à 115. Législations belge et grecque. Système de l'option. — 116. Système de la 2^e sous-commission de la commission de révision du livre II du Code de commerce français.

DEUXIÈME PARTIE

DE LA FACULTÉ D'ABANDON DU NAVIRE ET DU FRET

CHAPITRE PREMIER. — *Caractère de l'abandon*

117. Généralités..... 367

118. Système de la responsabilité personnelle indéfinie avec faculté d'abandon. — 119. Système de la responsabilité réelle. — Réfutation. — 120. Conclusion.

CHAPITRE II. — *Bénéficiaires de la faculté d'abandon. et personnes auxquelles cette faculté est opposable*

121. Division..... 382

Section première. — Bénéficiaires de la faculté d'abandon..... 382

121 bis. Division.....	382
Sous-section première. — <i>Personnes protégées par la faculté d'abandon</i>	
122. Division. — 123 à 127. Propriétaire et armateur distincts. — 128 à 131. Copropriétaires de navires. — 132 à 137. Capitaine-propiétaire ou copropriétaire du navire. — 138. Grandes compagnies de navigation. — 139. Créanciers de l'armateur. — 139 bis. Assureurs. — 140. Etat. — 141. Etrangers. — 142 à 144. Chargeurs.	383
Sous-section II. — <i>Navires auxquels l'abandon est applicable</i>	
145. Généralités. — 146 à 148. Bâtiments de l'intérieur. — 149 à 150. Bâtiments de plaisance.	442
<i>Section II. — Personnes auxquelles l'abandon peut être fait</i>	
151. Non-commerçants. — 152. Personnes blessées ou tuées. — 152 bis. Créanciers privilégiés. Créances insaisissables. — 153. Personnes morales. Etat. — 153 bis. Abandon fait à une partie seulement des créanciers maritimes.	470

CHAPITRE III. — *Obligations autorisant l'abandon*

154. Division.....	474
<i>Section première. — Obligations dérivant des actes et des faits des préposés maritimes</i>	
155. Division.....	474
§ 1 ^{er} . — <i>Engagements contractuels du capitaine</i>	475
156 à 159. Contrats du capitaine. Loi du 14 juin 1841. — 159 bis. Art. 298 C. com. — 160. Observation. — 161. Droit comparé. — 162. Loyers des gens de mer. — 163. Droits de pilotage. — 164. Indemnité de sauvetage et d'assistance. — 165. Avaries communes.	

§ 2. — *Engagements extra-contractuels des préposés maritimes* 491

166. Faits fautifs. — 167. Contrats dont l'exécution rentre dans les fonctions du capitaine. — 168. Accessoires des dettes maritimes. — 169 à 174. Echouement du navire à l'entrée du port et dommages causés aux ouvrages du port. Loi du 12 août 1885.

Section II. — *Obligations personnelles du propriétaire du navire* 505

175. Terminologie. — 176. Faits illicites de l'armateur. — 177. Contrats du capitaine. — 177 bis. Capitaine-propriétaire. Rappel. — 178. Observation. — 179. Concours de l'armateur aux faits et actes du capitaine. — 180. Actes passés dans la demeure de l'armateur. — 181. Actes passés par les agents terrestres de l'armateur. — 182. Copropriété. — 183. Mandat spécial du capitaine. — 184. Ratification des actes du capitaine. — 185. Transports pour le compte de l'Etat. — 186. Frais de rapatriement. — 187. Obligation de soigner les marins malades et de pourvoir à la nourriture de l'équipage.

CHAPITRE IV. — *Biens compris dans l'abandon*

188. Division 530

Section première. — *Moment auquel il faut envisager la fortune de mer* 531

189. Observation. — 190. Le navire. — 191. Le fret. — 192. La fortune de mer considérée dans son ensemble.

Section II. — *Composition exacte de la fortune de mer*.

193. Division 546

Sous-section première. — *Le navire* 547

194. Navire détérioré ou perdu. — 195. Navire

rentrant dans la fortune de mer abandonnée. —	
196. Abandon en nature.	
Sous-section II. — <i>Le fret</i>	550
197. Motif de l'abandon du fret. — 198. Frets antérieurs et frets postérieurs. — 199. Alinéa 4 de l'art. 216. Loi du 12 août 1885. — 199 bis. Division.	
— 200. Connaissance direct. — 201. Affrètement à temps. — 202. Affrètement au travers. — 203. Propriétaire et armateur distincts. — 204. Créance du fret. — 205. Fret perçu par le capitaine mais non versé à l'armateur. — 206. Fret brut et fret net. — 207. Engagement à profit éventuel.	
Sous-section III. — <i>Sommes ou créances accessoires ou de remplacement du navire et du fret</i>	597
208. Division.....	597
§ 1 ^{er} . — <i>Sommes ou créances de remplacement du navire</i>	597
209. Aperçu général. — 210. Indemnité représentative du dépérissement du navire du fait du propriétaire. — 211. Prix de vente du navire. — 212. Indemnité pour avaries. — 213 à 217. Indemnité d'assurance. — 218. Déduction des primes du montant de l'indemnité d'assurance.	
§ 2. — <i>Sommes ou créances accessoires ou de remplacement du fret</i>	639
219. Généralités. — 220. Indemnité d'assurance et indemnités pour perte de fret. — 221. Prix de passage et de remorquage, et produit de la pêche. — 222. Fret de la cargaison appartenant au propriétaire du navire. — 223. Futailles. Art. 310, § 2 du Code de commerce. — 224. Indemnité d'assistance ou de sauvetage. — 225. Surestaries, faux-fret, chapeau du capitaine. — 226. Primes à l'armement. — 227. Subventions postales.	

CHAPITRE V. — *Exercice de la faculté d'abandon.*

228. Division.....	656
<i>Section Première. Formes et délais de l'abandon.....</i>	<i>656</i>
229. Formes. — 230. Abandon pur et simple. —	
231. Délais.	
<i>Section II. — Perte de la faculté d'abandon.....</i>	<i>662</i>
232. Renonciation. — 232 bis. Renonciation ex-	
presse. — 233. Caractère d'ordre public de la faculté	
de jouir du droit d'abandon. — 234. Renonciation	
tacite. — 235. Différentes espèces. — 236. Vente du	
navire. — 237. Abandon et délaissement. — 238	
et 239 Continuation de la navigation.	

CHAPITRE V. — *Effets de l'abandon.*

240. Division.....	693
<i>Section première. — Effets de l'abandon entre le pro-</i>	
<i>priétéire et les créanciers abandonataires.....</i>	<i>693</i>
241. Généralités. — 242. Effet libératoire de l'a-	
bandon. — 243. Obligation naturelle. Compensa-	
tion. — 244. Dette solidaire. — 245. Prétendu effet	
translatif de l'abandon.	
<i>Section II. — Effets de l'abandon entre les divers</i>	
<i>créanciers du propriétaire du navire.....</i>	<i>711</i>
246. Terminologie. — 246 bis. Observation. —	
247. Conflit entre créanciers abandonataires. —	
248. Participation du propriétaire du navire dans	
la distribution par contribution du prix de la fortune	
de mer. — 249. Créances afférentes à des expédi-	
tions différentes. — 250. Conflit entre créanciers	
abandonataires et créanciers ordinaires. — 251	
Créanciers ordinaires privilégiés ou hypothécaires.	
— 252. Créanciers ordinaires chirographaires.	

